

Ford vs Ferrari: a história real que inspirou o filme

by Juliano Barata e Leonardo Contesini

Ford vs. Ferrari: a guerra de Le Mans | Parte 1: Davi vs. Golias

by Leonardo Contesini - 11 junho, 2019

1

Depois de praticamente monopolizar o mercado automobilístico dos EUA entre 1913 e 1924, a Ford começou a perder mercado na segunda metade dos anos 1920. Na época Edsel Ford já estava à frente da empresa de sua família, lutando contra a Chevrolet e contra o próprio pai, Henry Ford, para modernizar a marca, que ainda apostava no obsoleto Ford T. Primeiro ele insistiu que a Ford fizesse um novo modelo para encarar os modernos Chevrolet e Dodge, depois tentou contratar somente diretores com educação formal para profissionalizar a empresa.

Seu pai, contudo, ainda era muito influente, e contratou um ex-marinheiro e pugilista para “fazer as coisas funcionarem” na fábrica. Seu nome era Harry Bennett. A personalidade forte e a truculência de Bennett se sobrepuseram ao planejamento de Edsel.

Eclipsado pela personalidade de Bennett, os planos de Edsel não foram implementados e a Ford chegou a ter apenas 22% do mercado. O estresse e a frustração estavam acabando com Edsel, que desenvolveu um câncer no estômago e morreu em 1943. Na época Henry II, seu filho, estava na Guerra e seu pai, Henry I estava mentalmente incapacitado, de forma que Bennett quase “tomou” a direção da empresa tentando convencer Ford a nomeá-lo. Felizmente a viúva se manifestou contra a posição de Bennett a tempo de Henry II voltar da guerra.

Henry II então foi chamado por seu avô Henry I, que lhe perguntou se ele desejava assumir a fábrica ou ser um bon-vivant. Ford II topou assumir o comando com a condição de que tivesse liberdade total de gerenciamento para não acabar como seu pai. Aos 28 anos Henry Ford II se tornou presidente da Ford nos termos que apresentou ao avô.

Sua primeira medida foi convocar dez veteranos do exército para os cargos de diretoria. Eles haviam servido com Henry II, fizeram parte da divisão de estatísticas do exército e ficaram conhecidos como Whiz Kids. Eles assumiram um estilo agressivo de gerenciamento que resultou em uma das maiores viradas da indústria americana e iniciou a “guerra entre GM e Ford”, famosa nos anos 1950.

Na época os EUA viviam uma febra dos carros esporte. Max Hoffman estava enchendo os bolsos de dinheiro com o Mercedes-Benz 300SL, o BMW 507, o Porsche 356 Speedster e o Alfa Romeo Giulia Spider. A Chevrolet idem: ela havia lançado o Corvette em 1953, inicialmente com um anêmico seis-em-linha, mas acabou encontrando um engenheiro hot rodder que resolveu o problema com um V8. Já a Ford até tentou criar uma resposta ao Corvette na forma do Thunderbird, que até fez sucesso, mas não como alternativa ao Chevy.

Precisamos de um esportivo, Lee

Nesta mesma época Henry Ford II ouviu falar de um gerente de vendas chamado Lee Iacocca que fez as vendas dos carros dispararem em 1956 e vinha se destacando cada vez mais desde então. Ele foi convidado para uma reunião com o chefe e dela saiu como vice-presidente da Ford, em 1960.

Lee Iacocca ficou incumbido de desenvolver um esportivo que pudesse recuperar o território perdido para a Chevrolet. Iacocca havia formado um



comitê para desenvolver novos produtos e encontrar novos nichos de mercado, o Fairlane Group. Foi deste grupo a ideia de desenvolver um esportivo que preenchesse o espaço entre os karts e o Corvette, e que pudesse competir no Grupo 9 da FIA (equivalente à Classe G do SCCA) como os modelos europeus que faziam sucesso na época.



Assim nasceu o Mustang I, um esportivo de baixo custo combinando a praticidade, desempenho esportivo e um visual radical. O carro tinha entre-eixos curto, de 2,28 metros, e um motor V4 de 1,5 litros usado no Ford Taunus europeu, porém com duas variações de potência: 90 cv para o carro de rua e 110 cv para o carro de corridas.

Ele tinha carroceria de fibra de vidro em peça única, rebitada ao chassi spaceframe. Os bancos eram integrados à carroceria e eram os pedais e a coluna de

direção que se ajustavam. Os radiadores do carro foram posicionados nas laterais para manter a dianteira baixa, um conceito aerodinâmico já bem conhecido na época. Mais impressionante é que o carro foi produzido em 100 dias.

O Mustang I foi exibido no GP dos EUA de Fórmula 1 em Watkins Glen em 1961. O público adorou a ideia de um Ford daquele, porém a complexidade da construção impedia que ele fosse feito em série no volume necessário para enfrentar o Corvette e, por isso ele sequer chegou perto de ser aprovado para produção.

Enquanto isso, em Los Angeles...

No começo dos anos 1960 Carroll Shelby retornou de uma triunfante temporada na Europa, onde havia disputado alguns GP de Fórmula 1 e vencido as 24 Horas de Le Mans de 1959 pela Aston Martin. Infelizmente, ele não conseguiu continuar correndo, porque seu médico diagnosticou um problema cardíaco que, em tese, o daria apenas alguns anos de vida. Sem poder correr, ele encontrou alento em um comércio de pneus e em uma escola de pilotagem, mas ainda sentia falta das pistas.

O jeito foi se tornar construtor de carros de corrida. Criado nas corridas de carros esporte/turismo, e tendo vencido as 24 Horas de Le Mans em um Aston Martin, ele conhecia muito bem a superioridade dinâmica os roadsters britânicos.

Shelby então entrou em contato com a AC Cars para saber se seria viável colocar um V8 no AC Ace. Na época a AC usava um seis-em-linha anterior à Segunda Guerra. Em 1961, até mesmo o mais novo motor da AC era um dinossauro, e seria aposentado em favor do seis-em-linha do Ford Zephyr. Por ironia do destino as modificações necessárias para instalar o motor do Zephyr no chassi do AC permitiram que um V8 fosse instalado da mesma forma. Shelby só precisava saber qual seria este V8.

Primeiro ele foi à Chevrolet, mas eles não queriam um concorrente para o Corvette, e negaram o apoio a Shelby. Depois, Shelby cruzou o caminho de Lee Iacocca, da Ford, que também estava procurando um parceiro para fazer um carro de corridas. Era a combinação perfeita. No início Iacocca achou engraçado aquele texano que sempre aparecia no escritório com um enorme chapéu e uma bela loira. Mas depois o presidente da Ford percebeu que Shelby era sério e fechou o acordo com ele.



Shelby-Ford

Convencido de que as vitórias esportivas seriam uma excelente publicidade para sua própria empresa, que no início dos anos 1960 tinha produtos com uma imagem demasiadamente popular, Henry Ford II percebeu que só mudaria isso nas corridas, enfrentando seus concorrentes também nas pistas. Foi assim que, em 1962, ele transformou a empresa de Carroll Shelby em sua equipe oficial.



A Ford havia recém desenvolvido um V8 leve para as picapes canadenses. Este motor foi produzido inicialmente na cidade de Windsor, e por isso ficou conhecido como Windsor V8. Você já deve ter ouvido falar dele como V8 canadense. Shelby pegou a versão de 260 polegadas cúbicas (4,2 litros) e instalou no AC Ace, criando o Shelby Cobra Mk1.

O primeiro teste destruiu o eixo traseiro original, que foi substituído por um eixo Salisbury 4HU (com freios inboard) do Jaguar E-Type,

mas o calor dos freios derreteu os retentores do diferencial, e por isso eles voltaram para a ponta do eixo. Shelby também gastou um bom tempo pensando em uma forma de arrefecer o motor apertado no cofre, apelando até para radiadores de Corvette. E, assim como no Corvette, uma enorme montanha de torque em um pacote tão leve pedia o uso de um arranjo de suspensão com feixes de mola transversais, que por sua vez exigiu braços de suspensão mais largos, o que resultou em uma carroceria mais volumosa na traseira. Assim nasceu o Shelby Cobra Mk2.

Os resultados foram épicos. O V8 Ford foi quase totalmente retrabalhado para gerar 325 cv e catapultar o Shelby-Ford AC Cobra a 100 km/h em um tempo de 4,2 segundos, algo jamais visto até então. As primeiras unidades produzidas tiveram a potência levemente reduzida e também uma direção ruim (devido ao sistema de setor e rosca sem fim) e mais problemas de refrigeração. Shelby resolveu isso com um motor 289 (4,7 litros), novo câmbio, caixa de direção do tipo pinhão e cremalheira, e uma grade dianteira aumentada com respiros laterais para tirar o ar quente do cofre do motor.

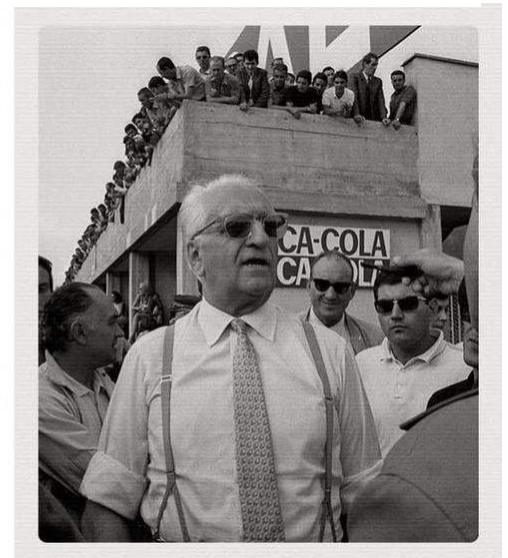


O Cobra dominou os circuitos americanos em 1963. Eles fizeram uma dobradinha em Riverside, à frente de seus rivais da Chevrolet e o número de corridas vencidas pelo Shelby Cobra naquela temporada é tão grande que pode ser resumida da seguinte forma: se houve uma corrida em solo americano em 1963, ela foi vencida por um Shelby Cobra. E isso inclui as 12 Horas de Sebring.

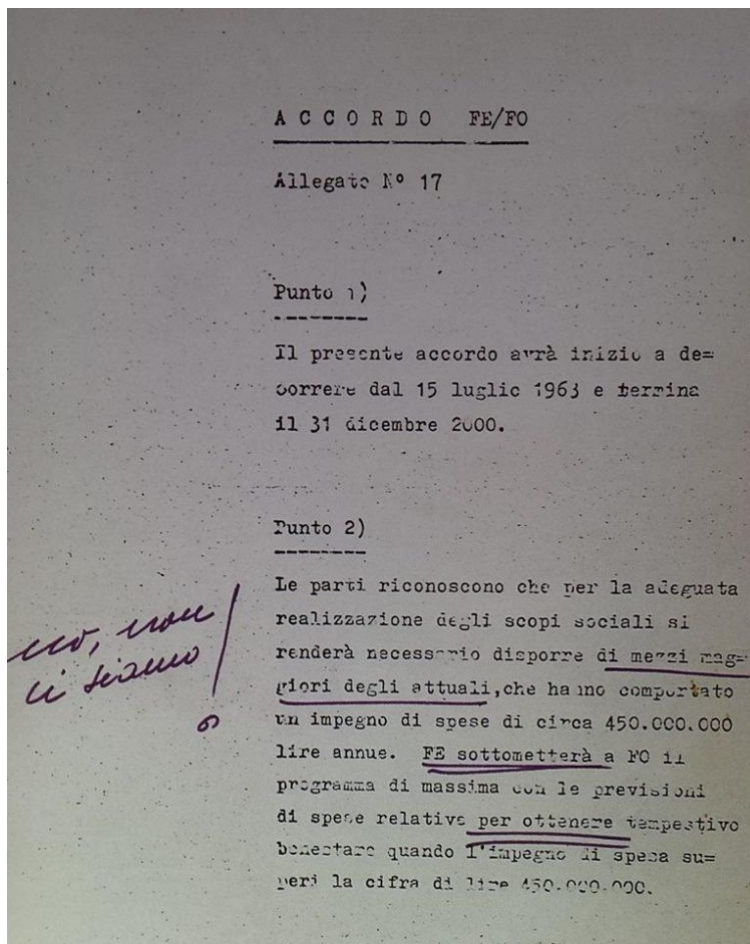
Se você não pode vencer seu inimigo, tente juntar-se a ele

Apesar do sucesso do Cobra nos EUA, Henry Ford II sacou que precisaria de muito tempo e muito dinheiro para fazer a Shelby atingir o nível da Ferrari. Então, por sugestão de Lee Iacocca, ele decidiu comprar a fabricante italiana e transformá-la na divisão de esportivos da Ford.

Em 29 de abril de 1963, Henry Ford II começou a negociação de compra da Ferrari. Na época Enzo Ferrari já tinha 65 anos e nenhum herdeiro, uma vez que seu filho Dino havia morrido em 1956 e Piero ainda não era conhecido, nem reconhecido por Enzo. Assim, ele vislumbrou na proposta da Ford uma oportunidade de garantir a sobrevivência futura da Ferrari.



Foram 22 dias de negociação, e a ideia inicial era construir carros de rua com a marca Ford-Ferrari, tendo a Ford participação majoritária na produção; e uma equipe de corridas chamada Ferrari-Ford, com a Ferrari como acionista majoritária. Surpreendentemente Enzo Ferrari topou a proposta. O contrato foi redigido e o acordo estava pronto para ser assinado em 20 de maio de 1963, em uma reunião de 14 membros da Ford, Enzo e seu secretário Franco Gozzi.



Ao ler os termos, contudo, Enzo teve um acesso de raiva, sublinhando duplamente os trechos que lhe causaram tamanha ira: ele precisava “submeter à Ford, para rápida aprovação, qualquer orçamento superior a 450 milhões de liras” (equivalente a US\$ 2,1 milhões em 2019). Enzo Ferrari achou um acinte ser obrigado a pedir autorização para investir em sua própria equipe e, “usando palavras que não estão no dicionário” (como diria Gozzi décadas mais tarde), disse que não aceitaria um acordo sem total independência.

Em seguida, virou para Gozzi, dizendo: “Vamos comer algo”. E saiu da reunião deixando os 14 membros da delegação da Ford atônitos na sala de reuniões italiana. Ele jamais voltou a conversar com os americanos.

Dizem que a negociação com a Ford foi uma forma de Enzo pressionar a Fiat, com quem já estava negociando, e a quem acabou vendendo parte da Ferrari em 1969 — com liberdade total para gerenciar a Scuderia.

Se você não pode juntar-se ao seu inimigo, tente vencê-lo

O rompimento com Enzo deixou Henry Ford II furioso. Ele era o segundo maior fabricante de carros do planeta, produzindo em um mês mais carros do que Enzo Ferrari já havia feito em toda a sua vida. Ele então decidiu não poupar esforços para derrotar Enzo Ferrari na maior de todas as provas europeias, a 24 Horas de Le Mans.

A Shelby inscreveu em Le Mans uma versão fechada do Cobra, usando um teto rígido de fibra de vidro, para tentar otimizar a aerodinâmica deficiente do roadster. Nos EUA a força bruta era suficiente, mas em Le Mans, a reta Hunaudières/Mulsanne era extremamente longa e ainda não tinha as chicanes atuais, o que permitia que os carros chegassem à velocidade máxima. Nesse cenário a aerodinâmica era extremamente importante.

O teto fechado, contudo, não foi suficiente para a Shelby: enquanto as Ferrari beiravam os 280 km/h no reto, os Cobra não passavam dos 240 km/h. Resultado: a Shelby conseguiu um módico sétimo lugar, atrás de seis Ferrari em sequência. A Ford havia sido humilhada pelos italianos pela segunda vez.



Foi quando Henry Ford II decidiu que venceria Enzo Ferrari em seu próprio jogo. E para mostrar que sabia fazer um esportivo de verdade, Henry Ford decidiu construir um carro do zero. Como ele fez isso? É o que contamos na segunda parte desta história.



Ford vs. Ferrari: a guerra de Le Mans | Parte 2: o nascimento do GT40

by Leonardo Contesini - 13 junho, 2019

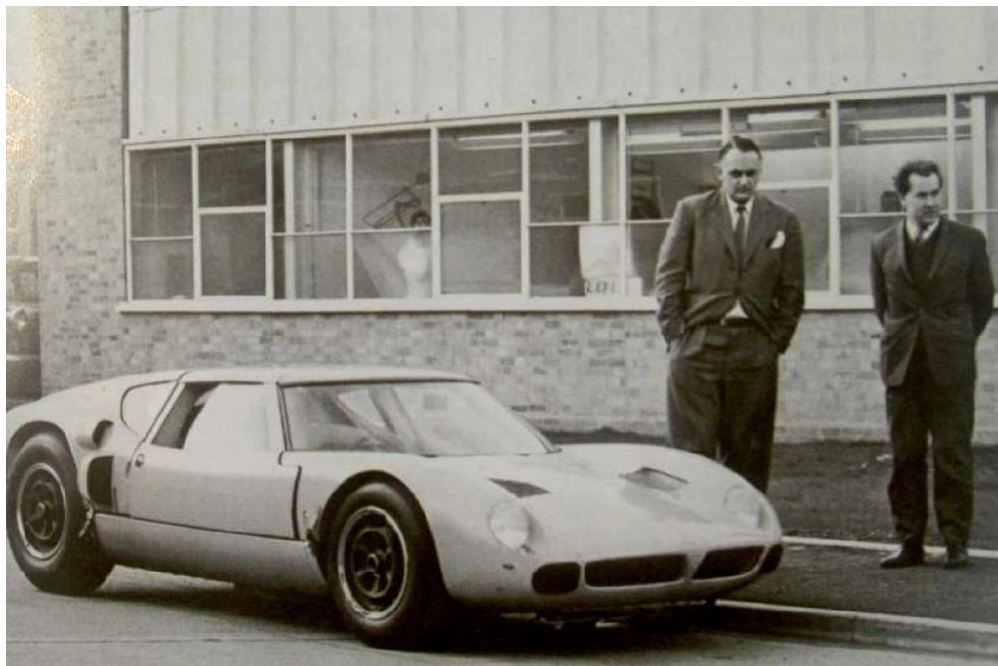
Apesar de apoiar Carroll Shelby desde 1961, a Ford não pretendia realmente transformar a equipe do texano em sua equipe de fábrica. A intenção era pegar um atalho comprando a Ferrari. O negócio estava praticamente fechado até que a Ford apresentou um contrato leonino que enfureceu Enzo Ferrari e tudo foi por água abaixo.

Para Ford, a Shelby não era uma opção por conta da percepção de que seria preciso investir muito tempo e dinheiro até atingir o nível das Ferrari — ainda mais porque a principal categoria passara a ser a Prototypes em 1963, e protótipos eram um campo em que os americanos não tinham experiência.

Por essa razão, enquanto a Shelby corria com seus Cobra na classe GT, a Ford foi procurar um parceiro para fazer um protótipo com motor central-traseiro. A opção natural era a Lotus, que já tinha parceria com a Ford na Indy e em carros esporte na Europa, porém tanto a Ford quanto a Lotus perceberam que a equipe britânica não daria conta do recado — a Lotus já disputava a Fórmula 1, a F2, tinha um programa na Indy e nas categorias de turismo europeia.

Além disso, Colin Chapman não era o tipo de cara que aceitaria ordens sobre como desenvolver seus carros e como conduzir uma equipe, e tinha mais interesse em promover sua marca e sua imagem — afinal, ele também era um fabricante de carros de rua. No fim, Colin Chapman recusou polidamente a proposta da Ford cobrando uma quantia absurdamente alta, caríssima até mesmo para a segunda maior fabricante de automóveis do planeta e exigindo que seu carro fosse batizado Lotus-Ford. Não deu negócio.

A outra opção era a Lola, que também usava motores Ford. Seu fundador, Eric Broadley era um cara mais low profile, mais interessado no caminhão de dinheiro da Ford do que na autopromoção visada por Chapman. Na época a Lola produzia um dos protótipos mais avançados do planeta, o Mk6 (ou Lola GT), que era equipado com uma versão de alumínio do Ford Fairlane V8 289 (4,7 litros) e tinha conseguido um bom desempenho na 24 Horas de Le Mans de 1963. O acordo consistia em uma colaboração de 12 meses entre Broadley e a Ford, além do fornecimento de dois chassis do Lola Mk6.



Eric Broadley é o da direita

Com o parceiro contratado, começava a primeira corrida contra o relógio: eles tinham somente dez meses até as 24 Horas de Le Mans.

40 polegadas

As primeiras etapas do desenvolvimento foram realizadas na sede da Lola em Kent, na Inglaterra, mas logo ficou claro que a oficina era simples demais para as demandas de um projeto ousado como aquele.

7

Logo em seguida, a Ford contratou John Wyer, que havia chefiado a equipe da Aston Martin durante as incursões da fabricante na F1 e na 24 Horas de Le Mans de 1959. Encarregado de supervisionar a produção, ele providenciou a transferência do projeto para uma região próxima ao aeroporto de Heathrow chamada Slough.



O carro foi testado por Ritchie Ginther, Bruce McLaren e Roy Salvadori — os dois últimos em Monza, na Itália. Durante os testes eles descobriram que o carro não era muito adequado para longas distâncias e que a traseira ficava instável sob frenagem severa, a ponto de causar a perda de controle. Mesmo assim o carro foi aprovado.

Enquanto isso nos EUA, os projetistas da Ford desenvolviam a carroceria do novo esportivo com base no desenho técnico do Lola GT, e as primeiras propostas foram

fabricadas em escala e testadas no túnel de vento da Ford em Dearborn para identificar as zonas de alta e baixa pressão sobre o carro com o objetivo de definir a posição dos radiadores, tomadas de ar, respiros e dutos de arrefecimento.

Foi assim que ele ganhou a tomada dos radiadores na parte inferior da dianteira e os dutos de escoamento no capô, uma área de baixa pressão que ajudava a manter o ar quente longe do cockpit, melhorando o conforto dos pilotos.



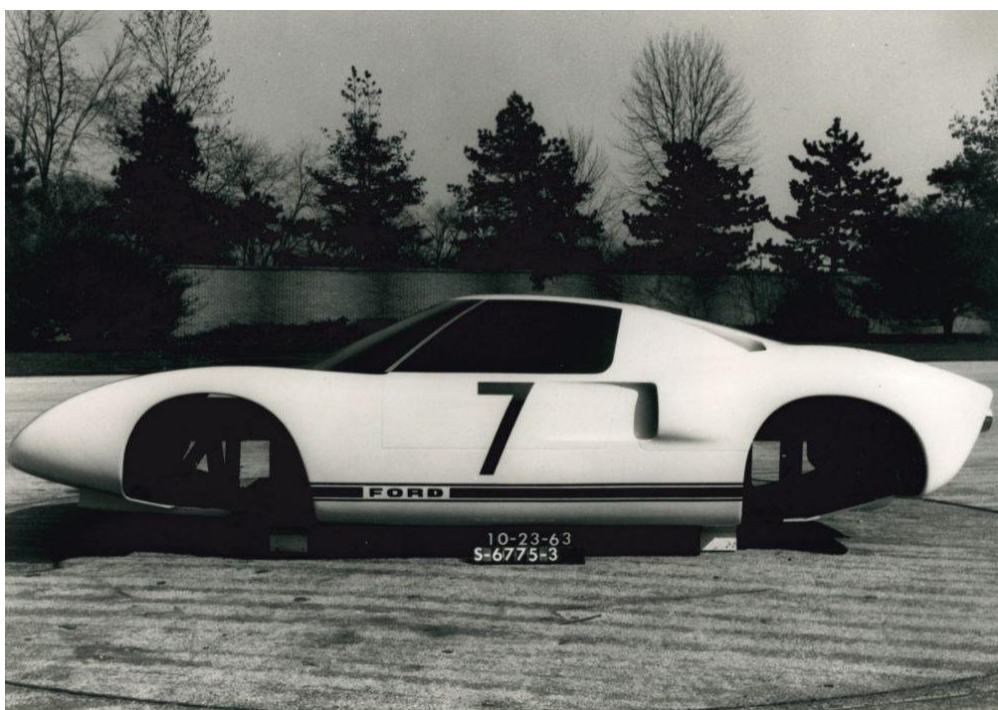
Esta, aliás, foi uma das principais preocupações do designer Roy Lunn. Ele havia sido o responsável pelo Mustang I depois de uma temporada na Inglaterra para estudar os esportivos europeus e era o único engenheiro da Ford americana com experiência em carros com motor central-traseiro.

8



Sua atenção ao conforto era rara no projeto de carros de corrida — afinal, o que importa é ir mais rápido, e não ser confortável. Mas o GT40 era um carro confortável na medida do possível. Os bancos eram ventilados pelo ar captado na parte inferior da dianteira, ao lado dos faróis auxiliares, que saía por ilhoses instalados nos assentos e encostos para reduzir e evaporar a transpiração. Além disso, o encosto tinha ajuste lombar por meio de uma bolsa inflável manualmente, operada pelo próprio piloto. Tais medidas exigiram que os bancos fossem fixos, contudo, a distância da pedaleira era ajustável.

Àquela altura o desenvolvimento do novo modelo não era segredo — ao contrário: a imprensa já havia dedicado



centenas de páginas ao carro e o público estava apreensivo, especialmente com o formato esguio e aerodinâmico da carroceria, que também se destacava por ser muito baixa; "pouco mais de 40 polegadas" dizia a imprensa da época. Até então ele era conhecido somente como GT/101, mas em algum momento de 1963 ele começou a ser chamado internamente como GT40. A Ford achou que soava melhor que somente GT e o batizou Ford GT40.

Em outubro de 1963 a Ford aprovou o desenho do carro, que havia sido aperfeiçoado por uma série de aparelhos eletromecânicos para simulações aerodinâmicas — o que fez dele um dos primeiros carros a ter o projeto aerodinâmico feito por modelos computadorizados. No mês seguinte o modelo em argila foi enviado à Inglaterra para que fosse feita a moldagem e a fabricação da carroceria.

A equipe começou a trabalhar no carro ainda em 1963 — ou seja: enquanto a Shelby

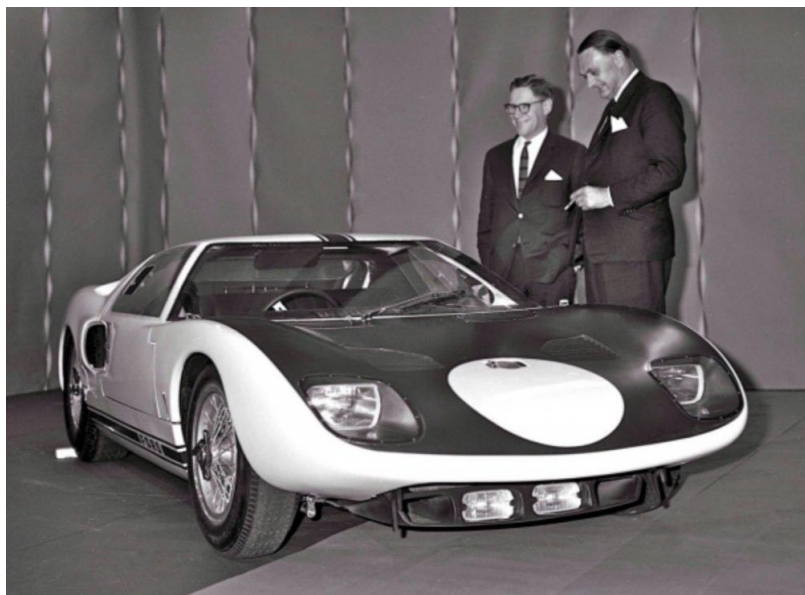
desenvolia o Daytona — inicialmente na fábrica da Lola e, mais tarde, no aeroporto de Heathrow, onde foi criada a Ford Advanced Vehicles Ltd, que era liderada por John Wyer. O primeiro chassi foi entregue em 16 de março de 1964, e seguia o projeto básico da Lola: um monocoque de aço tão rígido quanto pesado — com cerca de 135 kg ele pesava muito mais que os demais monocoques da época, contudo, ele tinha uma rigidez à torção quatro vezes maior que a das Ferrari P da época.

O carro ficou pronto em 1º de abril, data em que posou para uma sessão de fotos no aeroporto de Heathrow.



Na traseira ele tinha o mesmo conjunto mecânico do Lola Mk6 (e do Lotus 29 da Indy): o motor V8 Fairlane com bloco e cabeçotes de alumínio, porém com a cilindrada reduzida para 4,2 litros e um sistema de cárter seco. Com quatro carburadores Weber de corpo duplo, ele produzia 350 cv a 7.200 rpm e 37,9 kgfm a 5.600 rpm. A transmissão da força para as rodas era feita por um transeixo Colotti

Missão Le Mans



A estreia do carro aconteceu na 1000 Km de Nürburgring, em maio de 1964, com Phil Hill e Bruce McLaren ao volante do esportivo. Durou pouco: na 15ª volta Bruce McLaren abandonou a prova com a suspensão quebrada enquanto estava em segundo lugar.

10

Em junho de 1964, três semanas depois, a Ford desembarcou na pequena Le Mans com três carros, apreensiva sobre o retorno de seu investimento milionário. Aquela seria a primeira vez que o GT40 iria encarar uma prova de 24 horas, e nos primeiros treinos eles conseguiram o sexto melhor tempo, atrás somente das Ferraris. No segundo dia, já valendo para a classificação, Richie Ginther conseguiu o segundo melhor tempo, novamente atrás da Ferrari, mas agora somente uma. Melhor ainda: o carro havia atingido 309 km/h na Hunaudières, pouco menos que os 322 km/h projetados nas simulações durante o desenvolvimento.

O problema é que a carroceria esbelta e aerodinâmica não era tão eficiente quanto se imaginava — alguns dos dutos aerodinâmicos espalhados pelo carro causavam resistência por não ter escoamento, literalmente “roubando” 76 cv do V8. Ele havia sido projetado com auxílio dos computadores da época, mas como a aerodinâmica de carros de corrida ainda estava engatinhando, os engenheiros simplesmente não sabiam interpretar os dados.

Quando descobriram os problemas na prática, a solução foi recortar a dianteira do carro para permitir a saída do ar. Ainda nos treinos de classificação, Bruce McLaren conseguiu o quarto tempo, e o terceiro carro, de Richard Attwood largaria em sétimo.

O desempenho dos Ford nos treinos esquentou a torcida e a imprensa local, que já noticiava o confronto entre as duas potências. O público compareceu em massa ao circuito de La Sarthe para ver o duelo, ainda que os fãs, a imprensa e a própria Ford soubessem que uma vitória, embora não impossível, era altamente improvável. Na época falava-se que, para vencer Le Mans, eram necessárias ao menos três participações para adquirir experiência e desenvolver uma estratégia vencedora.

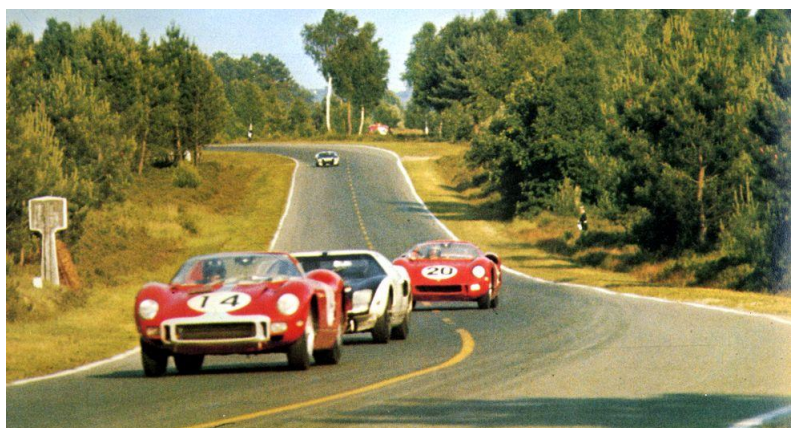
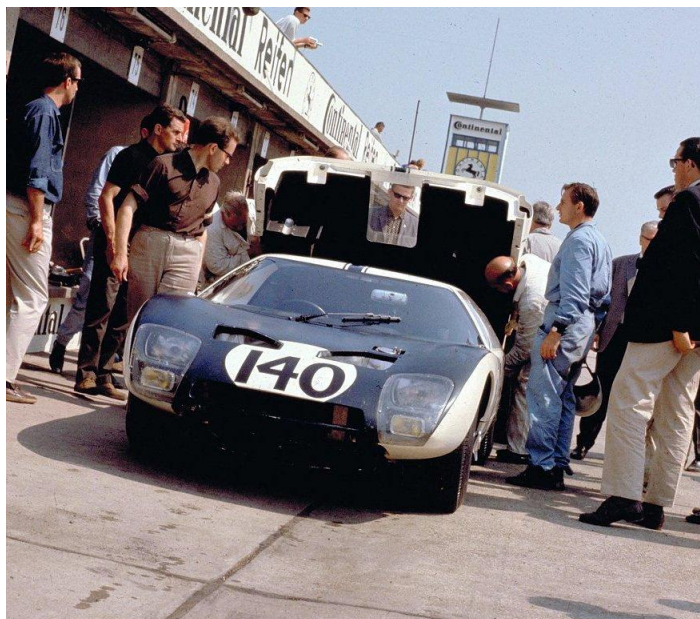
Por essa razão, a Ford optou por aproveitar ao máximo sua ida à França e fez o máximo de barulho que poderia fazer. Ginther, que era o mais rápido dos pilotos com o GT40, foi escolhido para dividir com Masten Gregory, vencedor da prova em 1963, a pilotagem do carro “lebre” — o carro que dita o ritmo para forçar o adversário a acompanhá-lo. Os outros dois GT40 ficaram com Phil Hill e Bruce McLaren e com Richard Attwood e Jo Schlesser.

Na segunda volta Ginther passou as Ferrari e assumiu a liderança. O carro atingiu seu limite de rotações da Hunaudières, chegando pela primeira vez aos 320 km/h. Só que a Ferrari não mordeu a isca. Nesta primeira etapa eles optaram por conservar os carros, especialmente por saber que o GT40 ainda era um carro em desenvolvimento. Em 90 minutos Ginther abriu uma vantagem de dois minutos, mas ao encostar nos boxes para reabastecer e entregar o carro a Masten Gregory, a vantagem foi revertida pela Ferrari com uma ajuda da própria Ford: com a demora no reabastecimento Gregory saiu 40 segundos atrás da Ferrari.

A situação não era melhor com os outros dois GT40: em um dos pit stops o carro de Hill e McLaren encostou e não ligava mais de jeito algum. Quando o V8 finalmente voltou a roncar, eles já estavam em uma longínqua 44ª posição. A dupla ainda conseguiu uma escalada até a 23ª posição nas quatro horas seguintes, apesar de uma falha no ponto da ignição.

A disputa ainda estava acirrada na altura da quinta hora de prova, com as Ferrari imprimindo um ritmo forte e constante. Foi quando os problemas voltaram. Na 58ª volta, o GT40 de Richard Attwood saiu da pista e, com a ruptura de uma linha de combustível, o carro pegou fogo. O piloto escapou ileso, mas era o fim do chassi 104. Cinco voltas depois, já na sexta hora, foi a vez do carro de Gregory e Ginther: o câmbio Colotti sofreu danos irreversíveis e encerrou a participação da dupla antes mesmo da metade da prova.

Restou apenas o GT40 de Hill e McLaren, o chassi 102. Phil Hill cravou a volta mais rápida, 3:49,2, colocando o carro na quarta posição na 13ª hora. A cada volta ele se aproximava das três primeiras Ferrari e a Ford começou a sonhar com a chance de vitória. A empolgação durou pouco: depois de 192 voltas, a alguns minutos da 14ª hora, o câmbio também quebrou



irremediavelmente e os três protótipos da Ford estavam fora. A Ferrari estava livre para ganhar a 24 Horas de Le Mans de 1964.



O antídoto americano

Enquanto a Ford desenvolvia seu GT40, Carroll Shelby estava desenvolvendo uma evolução do Cobra, que receberia uma nova carroceria mais aerodinâmica para alcançar as Ferrari no final da Hunaudières/Mulsanne. E para isso ele chamou... um jovem de 23 anos chamado Peter Brock.

Brock é o de jaqueta clara

O maior problema dos Shelby Cobra era que eles

geravam muito arrasto aerodinâmico e, por isso, mal passavam dos 240 km/h no retão de La Sarthe, enquanto as Ferrari 250 GTO chegavam aos 280 km/h. Como a Hunaudières tinha 4,8 km sem chicanes, os italianos abriam uma vantagem imensa no trecho, que chegava a quase 10 segundos por volta.

Peter Brock pegou um Shelby Cobra batido que estava na oficina, retirou a carroceria do carro, colocou um banco e um volante na posição ideal do chassi, pediu para que o piloto Ken Miles se ajeitasse no "cockpit" e começou a modelar o novo carro com

retalhos de madeira e fita de tecido. Primeiro ele fez o quadro do para-brisa, depois começou a montar as fôrmas de madeira que usaria para modelar a carroceria de alumínio.

Durante a modelagem do carro, Brock aplicou um conceito aerodinâmico que conhecera em seus estudos: "a traseira Kamm". Elaborado pelo aerodinamicista alemão chamado Wunibald

Kamm na década de 1930, o conceito dizia que para alcançar a forma mais aerodinâmica possível era preciso criar uma cauda virtual. A carroceria deveria ter o formato de uma gota, mas antes de iniciar a cauda era feito um corte abrupto. Mesmo sem a superfície, o fluxo aerodinâmico formaria a cauda alongada que reduziria o arrasto.





Shelby não estava tão confiante e até chamou um especialista em aerodinâmica da Convair para avaliar as linhas de Brock. O “especialista” criticou o design e falou que o cupê teria uma aerodinâmica melhor com uma traseira 91 cm mais longa. Brock bateu o pé. Shelby decidiu seguir seus instintos e aprovou o controverso cupê do jovem Brock.



Deu certo: Ken Miles levou o carro ao Riverside Raceway e atingiu 300 km/h na reta de 1,6 km do circuito. Com mais 30 dias de desenvolvimento, Miles levou o carro a 310 km/h. Em sua primeira corrida ele conquistou a pole position e ganhou seu nome: Shelby Cobra Daytona Coupe. A prova foi vencida por Pedro



Rodriguez e Phil Hill em uma Ferrari 250 GTO, mas o Daytona Coupe ainda teria sua vez nas 12 Horas de Sebring, vencidas por Dave MacDonald e Bob Holbert. Depois disso, quatro exemplares do Daytona Coupe — os quatro únicos além do protótipo — foram embarcados para a França, onde disputaria as 24 Horas de Le Mans de 1964.

No circuito de La Sarthe os Daytona atingiram a máxima de 315 km/h. O carro pilotado por Dan Gurney e Bob Bondurant terminou em primeiro na categoria GT e quarto no geral, e um dos Daytona Coupe chegou a colocar uma volta sobre a Ferrari 250 GTO. Nada mau para um carro construído em um galpão na Califórnia por meia dúzia de americanos com lápis e martelos.



O problema é que os três primeiros colocados eram três Ferrari. Sim, eram três protótipos, mais leves e com motor de maior deslocamento, mas ainda três Ferrari à frente da Ford.

A Ford deixou Le Mans frustrada, mas com muito mais know how para derrotar a Ferrari em seu próprio jogo. Além disso, como veneno e antídoto, a Ford percebeu que, para derrotar um velho piloto e sua equipe garagem, seria preciso se livrar das amarras burocráticas típicas das grandes corporações. Eles precisavam de um velho piloto como Enzo e de uma equipe garagem como a Ferrari. Alguém como Carroll Shelby e a Shelby American.

Ford vs. Ferrari: a guerra de Le Mans | Parte 3: a última derrota

by Leonardo Contesini - 18 junho, 2019

Depois da frustração nas 24 Horas de Le Mans de 1964, a Ford percebeu que seu programa de endurance — a Missão Le Mans" — precisava de uma guinada radical. Eles haviam chegado ao ponto em que dinheiro nenhum resolveria sem as pessoas certas. Ironicamente, as pessoas certas estavam ao lado de Ford II desde 1961. Foi naquele ano que Carroll Shelby negociou com Lee Iacocca a parceria para iniciar a Shelby American e lançar o Shelby Cobra com o motor Ford V8.

Quando o Shelby Cobra ficou pronto, em 1962, a Shelby American inscreveu o carro nas 24 Horas de Le Mans e conseguiu o melhor resultado que poderia. Foi apenas um sétimo lugar geral, mas dadas as condições — o Cobra não passava dos 240 km/h na Hunaudières — era o que dava para fazer. Além disso, terminar a 24 Horas de Le Mans já pode ser considerada uma vitória quando 35 carros dos 49 inscritos não conseguiram fazer isso.

Como vimos no capítulo anterior, o Shelby Cobra acabou evoluindo na forma do Cobra Daytona Coupé, que eliminou as limitações aerodinâmicas do roadster e superou as Ferrari 250 GTO na edição de 1964 da 24 Horas de Le Mans, vencendo na Classe GT e terminando a prova em quarto lugar. O carro quase conquistou o título em sua classe no Mundial de Carros Esporte (WSC); isso só não aconteceu porque Enzo Ferrari supostamente agiu nos bastidores para cancelar a etapa de Monza (uma das três restantes), impedindo a Shelby de conquistar os pontos necessários para uma virada. Shelby prometeu dar o troco no ano seguinte.

Carroll Shelby tinha uma certa inimizade com Enzo Ferrari. Ele chegou a correr pela Scuderia e recebeu um convite do próprio Enzo para ser piloto de sua equipe em tempo integral, porém o

salário era muito baixo e Shelby negou a proposta dizendo que tinha três filhos e ganharia mais dinheiro nos EUA. Enzo se ofendeu porque achava que era uma honra pilotar uma Ferrari. Para piorar o clima, em 1959 Shelby interrompeu a sequência de vitórias da Ferrari em Le Mans ao vencer a corrida com o Aston Martin DBR1 dividido com Roy Salvadori.

Para dar o troco, a Shelby American desenvolveu uma nova versão do Daytona com o motor 427 (7 litros!) e aerodinâmica revisada para atingir 345 km/h na Hunaudières. Eles chegaram a produzir um protótipo, mas não conseguiram produzir as 100 unidades do Cobra 427 para homologar o motor e, no fim, o Daytona foi inscrito com o motor 289.

Ainda durante o desenvolvimento do Daytona, Shelby foi procurado pela Ford. Com o resultado de 1964 — em Mans e no WSC — a Ford se deu conta que seu parceiro conhecia alguma coisa sobre carros esportes e sobre os circuitos europeus.

Na verdade, o que chamou mesmo a atenção da Ford é que, com o dinheiro recebido da fabricante, Shelby contratara os melhores engenheiros de corrida dos EUA, os melhores pilotos de testes (em especial Ken Miles), os melhores soldadores, os melhores mecânicos, montadores e preparadores de motor e com isso fez um carro de corridas vencedor em apenas dois anos e meio.

E mais: o sucesso do Shelby Daytona em Mans, acabou amenizando o fracasso dos Ford GT, afinal, aquele ainda era um carro ligado à Ford.

E foi assim que, no fim de 1964, Carroll Shelby e a Shelby American se tornaram os responsáveis pelo programa do Ford GT. John Wyer ainda era o chefe da equipe, mas todo o desenvolvimento ficou a cargo de Shelby. Além da base europeia da Ford, eles criaram uma unidade auxiliar nos EUA, chamada Kar Kraft. Na prática era a divisão de corridas da Ford, instalada em um hangar do aeroporto de Los Angeles, longe o bastante da burocracia engravatada de Detroit, que atrapalhou o desenvolvimento do Ford GT Mk1 no ano anterior.

O “Shelby” GT40

Em dezembro eles receberam dois GT40 (os chassis 103 e 104), que precisavam estar prontos em 1965. Curiosamente, a primeira coisa que Shelby fez foi pintar o carro. Ele queria que o carro parecesse algo feito por sua equipe, então pintou o carro de azul escuro com uma faixa branca longitudinal. Em seguida, ele encarregou o engenheiro Phil Remington de comandar o projeto.

Remington era um preparador de motores da Califórnia e, segundo consta, tinha um certo instinto para saber o que funcionaria ou não. Ele já havia trabalhado nas primeiras etapas do desenvolvimento do GT40, ainda na fábrica da Lola, antes da chegada de John Wyer. Antes de pensar em modificar o carro, ele decidiu entender como ele funcionava e, para isso, levou o carro ao túnel de vento da Ford.

Ali eles descobriram que a aerodinâmica estava não apenas desperdiçando a potência do carro, mas também tornando-o mais lento pela turbulência. Os dutos que deveriam arrefecer os freios e levar ar fresco para os bancos, simplesmente não funcionavam: o fluxo de ar ficava estacionado na porta do duto.

Enquanto isso, o piloto de testes da Shelby, Ken Miles, estava com o outro carro no autódromo de Riverside para desenvolver a geometria da suspensão do carro e percebeu que o acerto era o menor dos problemas. Assim, ele começou a desenvolver tudo o que achava de errado ou inadequado no carro na base da tentativa e erro. Durante estes testes Phil Remington percebeu alguns problemas no carro: os freios eram subdimensionados e ficavam quase translúcidos quando incandesciam nas frenagens fortes. Ele então refez o projeto de freios, e desenvolveu um sistema de pinças e cavaletes que permitiam a troca de pastilhas e discos rapidamente, em vez dos 20 minutos do modelo anterior.

Depois foi a vez do transeixo Colotti. A Ford já havia exigido a substituição do câmbio do carro por um ZF alemão, mas a experiência de Phil Remington como preparador falou mais alto aqui: em vez de adotar um câmbio que ninguém sabia como instalar no carro e que sequer havia sido

testado, ele decidiu manter o câmbio Colotti com as devidas modificações para sanar seus pontos fracos.

O passo seguinte foi a substituição das rodas raiadas por um jogo novo de rodas de magnésio, que permitiram o uso de pneus mais largos. Por isso os Dunlop R6 foram substituídos por Goodyear Indy. As rodas dianteiras tinham oito polegadas de largura, enquanto as rodas traseiras tinham nove polegadas e meia. Foi preciso modificar a porção traseira da carroceria para acomodar os pneus e rodas mais largos.

O motor também foi modificado: a Shelby usou a versão de 4,7 litros com cárter úmido em vez do 4.2 de cárter seco do Mk1. O motivo? O sistema de cárter seco aumentava o peso do carro em 30 kg. Além disso, o motor do Cobra precisava de menos arrefecimento, o que significava menos mangueiras para a dianteira e um radiador menor. Com o radiador menor, a dianteira poderia ser redesenhada para otimizar a penetração aerodinâmica e, de quebra, reduzir peso.

16

Hora de correr no mundo real

Foi assim que ele ganhou seu visual definitivo na dianteira, que estreou na 2000 Km de Daytona de 1965. A Ford inscreveu dois GT40; um com Bob Bondurant e Richie Ginther ao volante, outro com Ken Miles e Lloyd Ruby. As mudanças pareciam ter dado certo: Miles e Ruby ganharam a prova e Bondurant e Ginther chegaram em terceiro.



A corrida seguinte foi em Sebring; as 12 horas de Sebring, disputadas por Phil Hill e Richie Ginther em um carro e Ken Miles e Bruce McLaren em outro. Nela os problemas começaram a aparecer. Primeiro um problema no freio no carro de Hill e Ginther, que liderava a prova, o tirou da liderança. Depois, a suspensão sofreu uma quebra semelhante à sofrida em Mans no ano anterior e teve que abandonar a prova. O outro carro conseguiu um ritmo consistente, mas não alcançou o líder da prova, Jim Hall e seu Chaparral.



No mês seguinte começaram as atividades para Le Mans. A Ford foi à Europa com dois carros da Shelby e dois carros desenvolvidos pela Ford Advanced na Inglaterra. Um deles era um inédito roadster, uma variação que, segundo o chefe da Ford, John Wyer, poderia ser mais competitiva em determinadas situações. Apesar do otimismo depois de duas boas provas nos EUA, os testes em Mans serviram apenas para mostrar que a Ferrari 330P2 era mais rápida que os quatro Shelby. As Ferrari dominaram a tabela de tempos da primeira à quinta posição e só então um dos GT40 deu as caras.



Nos 1.000 km Monza novamente um dos carros teve uma quebra na suspensão, enquanto outro conseguiu terminar em terceiro. A prova seguinte seria também na Itália, mas exatamente a Targa Florio, organizada em um circuito de 71 km na Sicília. Shelby achava prova uma perda de tempo devido à extensão do traçado e, por isso, somente um carro foi inscrito — um roadster devido ao calor na ilha. Por outro lado, o carro tinha o novo câmbio ZF, então Shelby mandou o chefe da equipe, Carroll Smith, para ficar de olho no carro, observando o comportamento da caixa.

Surpreendentemente o carro classificou em terceiro, mas teve um problema com a roda, que se soltou do carro. No fim ele acabou abandonando a prova e foi sucateado quando enviado de volta à Inglaterra.

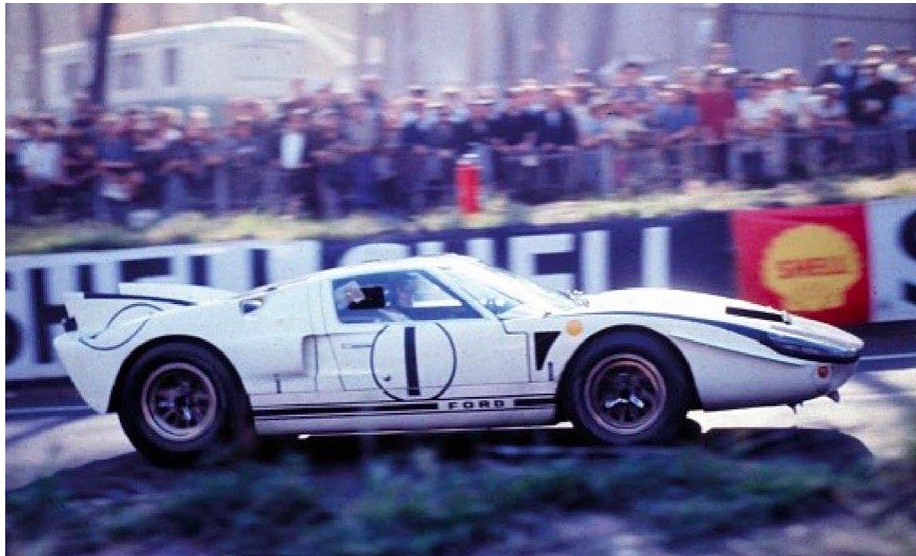
Duas semanas depois veio a 1.000 km de Nürburgring, a prova mais importante antes de Le Mans. A Ford se inscreveu novamente com quatro carros, sendo dois Shelby e foi desenvolvidos na Inglaterra por Wyer. As diferenças entre eles eram o câmbio ZF nos modelos da Ford Advanced Vehicles (FAV) e Colotti nos modelos Shelby, e as rodas raiadas no modelo da FAV.

A Ford e a Ferrari monopolizaram os treinos, ficando com os primeiros seis lugares do grid. O problema é que foram as Ferrari que conquistaram os três melhores tempos. Na corrida as coisas não melhoraram muito: dois carros tiveram problemas logo na volta de abertura e o terceiro viu seus coxins destruídos antes da metade da corrida.

Para Le Mans o carro precisaria mudar. E Carroll Shelby fez isso da forma mais americana possível, no lugar do motor 4,2 V8 de alumínio, eles usaram o motor 427, de sete litros, usado no Shelby Cobra. O problema é que eles não tinham um carro desse ainda, então foi preciso montá-lo às pressas, testá-lo e enviá-lo à Europa.



Você precisa de mais polegadas cúbicas



O carro quase não chega a tempo em Paris; ele foi inscrito poucas horas antes do fechamento da lista de participantes. Enquanto isso, em Riverside Ken Miles corria para terminar o desenvolvimento do carro com o motor Ford FE de 7 litros do Galaxie, bem como algumas modificações aerodinâmicas que resultaram em um bico mais longo. O modelo foi batizado provisoriamente de GT40X e eram apenas protótipos de

18



testes para a próxima fase de desenvolvimento do GT40 — daí o X em seu nome (referindo-se a “experimental”).



Além dos GT40X, a Ford ainda inscreveu quatro carros com o motor 289 (4.7) e a carroceria revisada, sendo dois deles pela Scuderia Filipinetti e pela equipe de Rob Walker, que foram convencidos por John Wyer a usar o GT40 com uma variação de 5,3 litros do V8. Essa configuração, contudo, acabou abandonada após a classificação em favor do 4.7 no carro da Walker. Os outros dois eram um cupê da Ford Advanced Vehicles e o GT40 roadster, que foi inscrito pela Ford francesa como um “seguro” para prevenir decisões dos comissários que pudessem prejudicar os demais GT40. Ideia de Carroll Shelby.

Como se não bastassem os seis GT40, a Ford ainda inscreveu quatro Daytona Coupé, totalizando dez carros na batalha contra a Ferrari. Os italianos não se intimidaram e levaram nada menos que 12 carros, que variavam entre a 330P2, a 275P2, a 365P2 e as menores 250LM. Com 22 carros

somente da Ferrari e Ford, o duelo foi amplamente divulgado pela imprensa e o público novamente se interessou pelo primeiro concorrente de peso para a Ferrari, embora alguns tenham criticado o caminhão de dinheiro que a Ford estava investindo para a vendeta.



Mais uma vez, o dinheiro não comprou a vitória. Apesar do começo consistente, um a um os carros da Ford foram caindo. Primeiro foi o roadster, que teve uma quebra de câmbio na segunda hora depois de apenas 11 voltas. Em seguida foi o GT40 da Rob Walker e da Filipinetti, que abandonaram na terceira hora, ambos com uma das juntas do cabeçote derretidas na 29ª volta. O próximo foi o GT40X de Ken Miles e Bruce McLaren, que aguentou somente 45 voltas e abandonou na quarta hora com o

19

câmbio quebrado. O GT40 de John Whitmore e Innes Ireland durou um pouco mais: 6 horas e 72 voltas, mas também fritou a junta. Em seguida, na 89ª volta foi a embreagem de Phil Hill e Chris Amon que desistiu da prova depois de sete horas.

Restaram somente os valentes Cobra Daytona, mas não por muito tempo. Na décima hora o carro de Jo Schlesser e Allen Grant também encostou com a embreagem destruída depois de 111 voltas. O Daytona da Filipinetti durou mais 15 voltas antes de também fritar uma das juntas de cabeçote. Duas horas mais tarde, com 158 voltas, o Cobra Daytona de Bob Johnson e Tom Payne fez o mesmo: a junta derreteu e o motor parou. O último abandono aconteceu na volta 204, depois de 16 horas. O Daytona de Gurney e Jerry Grant fundiu o virabrequim.

Ao final da segunda volta no relógio, somente o Daytona de Jack Sears e Dick Thompson receberam a bandeira quadriculada. Eles terminaram na oitava posição com 304 voltas, enquanto as Ferrari faziam uma trinca e venciam a 24 Horas de Le Mans pela sexta vez consecutiva.

O restante da temporada foi igualmente desastroso. O programa da Ford chegava ao seu segundo ano sem nada que justificasse o imenso investimento feito até então, mas ao menos os fracassos serviram para que a equipe acumulasse experiência.

Lembra daquela história de que, na época, para vencer Le Mans era preciso disputar a prova três vezes? No ano seguinte a Ford tentaria pela terceira vez.

Ford vs. Ferrari: a guerra de Le Mans | Parte 4: enfim a vitória

by Leonardo Contesini - 03 julho, 2019

De volta aos EUA depois de mais um fracasso em Le Mans os diretores envolvidos no programa de automobilismo da Ford perceberam um clima pesado no ar. Pela primeira vez eles sentiam que seus empregos estavam ameaçados — especialmente depois que Henry Ford II enviou um simpático cartão postal a cada um deles, dizendo: "É melhor vencerem".

A derrota na França havia sido humilhante. Somente um carro com motor Ford havia terminado a prova, um Cobra que ficou na oitava posição, com quase 600 km a menos que o vencedor. Ken Miles disse que aquela fora "a maior derrota já sofrida por uma equipe na história do automobilismo". Ele tinha razão. Os motores tinham juntas de cabeçote defeituosas. Elas queimavam, a água vazava e o motor quebrava por superaquecimento.

Até então a Ford havia torrado US\$ 6 milhões (cerca de US\$ 48,7 milhões atualmente) em um programa que só resultou em uma vitória em 1965. O negócio já estava virando piada. Uma piada muito cara.

E esse não era o único problema: a Ford tinha clientes, como Rob Walker, herdeiro da destilaria escocesa Johnnie Walker, e dono de uma equipe de corrida. Ele havia comprado um dos GT40

para disputar Le Mans e o carro só durou três horas. Depois de ser ridicularizado pela imprensa, ele decidiu tomar uma atitude mais enérgica e chamou para uma reunião Don Frey, chefe da divisão Ford; Leo Beebe, relações-públicas da Ford, e Carroll Shelby, chefe da equipe de fábrica.

Com os três sentados no canto da sala como crianças de castigo na pré-escola, ele encarou fixamente cada um deles em silêncio antes de dizer: "Vocês levaram um chute no traseiro". E entregou uma plaqueta de identificação na qual havia apenas uma frase escrita: "Ford vence Le Mans em 1966." Enquanto os três desolados saíam da sala, Ford ainda acrescentou: "Vocês querem seus empregos, não?"

Enquanto isso em Maranello

20

Enzo Ferrari sabia que a Ford viria com tudo para cima em 1966. Ele conhecia melhor que ninguém o que as dezenas de milhões de dólares da Ford eram capazes de comprar. Ele precisava de um carro novo, que veio na forma da 330 P3.

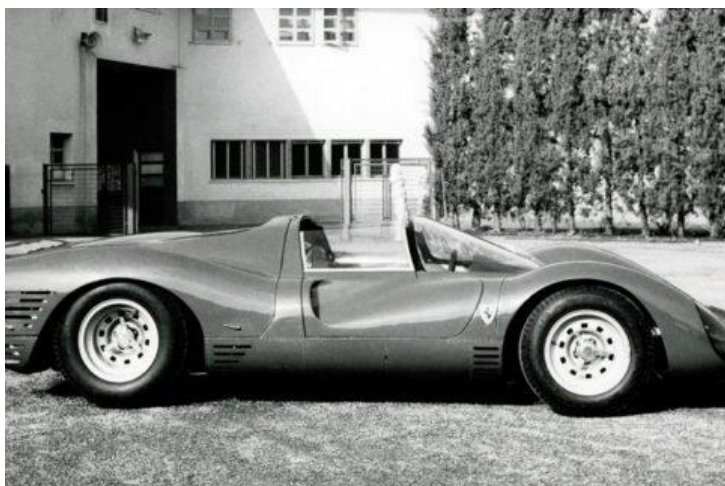
O modelo era uma evolução da 330 P2, equipado com mesmo o V12 de quatro litros do antecessor, porém com um sistema de injeção mecânica de combustível, o que elevou sua potência em mais de 100 cv. A nova carroceria era mais aerodinâmica e ainda mais baixa que a do Ford GT40, com apenas 37 polegadas de altura. Isso também ajudou na redução de quase 40 kg em relação ao 330 P2.

Questionado pela imprensa da época se um motor de quatro litros seria suficiente para derrotar o novo V8 427 (7 litros) dos Ford GT40 Mk II, Enzo Ferrari respondeu com uma confiança que escondia a folclórica teimosia italiana: "Um motor maior aumenta o consumo e aumenta o peso sobre as rodas, o peso para mudar de direção e o peso para frear. Tudo isso gera problemas que não são compensados pela pouca velocidade extra que o motor maior nos daria".

A diferença de potência era razoável: a Ferrari tinha 420 cv e o Ford tinha 486 cv. Mas a Ferrari apostava na maior velocidade em curvas e no menor consumo para reduzir a vantagem de velocidade que os Ford tinham em linha reta.

Ford vs. Ford

O ultimato de Henry Ford II levou a uma mudança radical. Beebe e Frey formaram o "Le Mans Committee", um grupo de trabalho que se reuniria quinzenalmente até junho, quando aconteceria a edição daquele ano das 24 Horas de Le Mans. O grupo era formado por chefes de todas as divisões da



daquele ano das 24 Horas de Le Mans. O grupo era formado por chefes de todas as divisões da

Ford, que, ironicamente, não tinham experiência alguma em corridas. Mesmo assim, eles precisavam descobrir uma forma de vencer em Le Mans. A pressão de Henry sobre os subordinados era tanta, que o vice-presidente da Ford, Charles Patterson chegou a dizer que faria um câmbio folhado a ouro se fosse necessário.

Logo na primeira reunião eles tomaram uma decisão para estimular suas divisões esportivas a darem o melhor de si: a Ford teria duas equipes de fábrica. Uma delas seria a Shelby American. A outra seria a Holman-Moody, a equipe responsável pela operação vitoriosa da Ford na NASCAR. A ideia era óbvia: promover a competição entre as duas equipes.

Shelby tinha a seu favor sua própria origem: ele veio da cena de carros esporte nascida no pós-Guerra, quando os americanos voltaram do front com roadsters britânicos no compartimento de carga. Ele havia corrido na Fórmula 1 e já havia vencido a 24 Horas de Le Mans como piloto. Por essa razão ele estava mais pressionado que Holman e Moody. Perder para uma dupla de hot rodders cuja especialidade eram os ovals seria embaraçoso para dizer o mínimo.

Assim que soube da duplicação das equipes, Carroll Shelby e Ken Miles foram a Daytona iniciar o desenvolvimento do carro. Nem mesmo o inverno do hemisfério norte impediu que o Ford GT40 Mk II fosse aperfeiçoado pela dupla. Nos meses mais frios, eles foram para o Sul dos EUA, onde o clima era mais ameno e permitiu que os testes continuassem. Os problemas de confiabilidade foram sanados exceto um: os freios. Com o motor de sete litros o carro era significativamente mais pesado que o modelo equipado com o V8 289. Durante os testes de inverno, Miles teve um problema de superaquecimento do fluido de freio, seguido pela quebra do disco. Para piorar, não havia o que fazer em termos técnicos. Restava apenas controlar os freios pela tocada. Ao fim do inverno o carro estava pronto para seu primeiro desafio: a 24 Horas de Daytona.

As preliminares



Em fevereiro de 1966 a Shelby American e a Holman Moody foram a Daytona para a edição daquele ano da Daytona Continental. Pela primeira vez a prova seria disputada ao longo de 24 horas — as edições anteriores eram provas de 2.000 quilômetros. A Scuderia Ferrari não foi aos EUA, mas a marca estava representada por seu braço italiano, o North American Racing Team, de Luigi Chinetti.

Shelby estava apreensivo. Ele ainda não havia superado a humilhação em Le Mans e, agora, com os engravatados do “Le Mans Committee”

na sua cola e o fogo amigo da Holman Moody, ele estava ainda mais pressionado. Um novo fracasso seria o seu fim.



Para colocar um pouco mais de pressão sobre Shelby, a Ford decidiu que as duas equipes correriam com carros iguais, o que gerou desconfiança no texano. E se a fabricante decidisse favorecer a Holman Moody? Como se não bastasse, a Ford tinha um relacionamento de longa data com a Firestone, desde a época em que o fundador da borracharia americana fornecia pneus para os Ford T. Shelby, por sua vez, era muito próximo da Goodyear. Isso aumentou ainda mais sua desconfiança sobre um possível favorecimento à Holman Moody.



Nos GT40 da Shelby estavam Dan Gurney e Jerry Grant, Bruce McLaren e Chris Amon, e Ken Miles e Lloyd Ruby. Nos carros da Holman Moody as duplas eram Mark Donohue e Walt Hansgen, e Richie Ginther e Ronnie Bucknum. As Ferrari tinham Jochen Rindt e Bob Bondurant na 250 LM, Pedro Rodriguez e Mario Andretti na 365 P2 e um trio formado por George Follmer, Don Wester e Paul Hawkins em outra 250LM.

22

24 horas ele recebeu a bandeira quadriculada antes de todos os outros, fazendo uma dobradinha com Gurney e Grant. A terceira colocação ficou com o GT40 de Donohue e Hansgen, seguidos pela primeira Ferrari a cruzar a linha de chegada, a 365 P2 de Andretti e Rodriguez.

Pela primeira vez um carro americano vencia uma corrida de 24 horas sancionada pela FIA. Pela primeira vez a Ford superava a Ferrari na classificação geral de uma corrida de 24 horas. Shelby tirou o peso de um 427 dos ombros e Miles estava mais do que satisfeito por ter levado o carro até o final sem quebrar os freios. Até mesmo Luigi Chinetti comemorou a vitória: quando questionado pela imprensa se a derrota para a Ford havia sido amarga, ele respondeu apenas que "estava feliz por seu país".



O martelo e o dedo

A segunda parada dos Ford seria na 12 Horas de Sebring, pouco mais de um mês depois da vitória em Daytona. Novamente a Shelby e a Holman Moody inscreveram seus GT40 e a NART representou a Scuderia Ferrari com uma 365 P2, mas desta vez a Ferrari compareceu com sua nova 330 P3.

Shelby foi com dois carros: um GT40 Mk II dividido entre Dan Gurney e Jerry Grant, e uma versão roadster do GT40 chamada X1, que ficou com Ken Miles e Lloyd Ruby. A Ferrari tinha novamente Mario Andretti e

Pedro Rodriguez na 365 P2 e Bob Bondurant e Mike Parkes na 330 P3.



Por volta da sexta hora de prova Gurney estava liderando e Miles vinha em segundo. Por ordens da equipe eles não deveriam disputar a posição. Não importava quem chegasse na frente; o que importava era que a Shelby vencesse a Ferrari e a Holman Moody.

O problema é que Miles conhecia os carros como ninguém e achou que poderia pressionar Gurney, que começou a imprimir um ritmo ainda mais rápido para manter a dianteira. Quando Shelby sacou o que eles estavam fazendo, correu até o pit wall e começou a pedir que eles reduzissem o ritmo. Eles ignoraram.



Por alguma razão Shelby voltou com um martelo ao pit wall e continuou pedindo insistentemente que eles parassem com a disputa e conservassem os carros. Miles tirou o pé, mas não perdeu a oportunidade: na volta seguinte mostrou o dedo para o chefe e seguiu em segundo.

A corrida foi terrível: o canadense Bob McLaren bateu seu GT40 particular e não resistiu aos ferimentos. Depois Andretti se envolveu em um acidente com um Porsche, que saiu da pista e acabou matando quatro espectadores. Andretti voltou para os boxes para consertar o carro, mas antes que

23

qualquer coisa pudesse ser feita, o carro pegou fogo. Isso pouco depois da nova 330 P3 abandonar com o câmbio quebrado. No fim, somente os Ford da Shelby tiveram um bom dia e seguiam nas duas primeiras posições.

Nos últimos minutos da prova, Gurney encostou para seu último pit stop com uma volta de vantagem para Miles. Shelby avisou Gurney e pediu para que ele pegasse leve para terminar a prova. Na 12ª hora, a multidão já se amontoava na reta dos boxes enquanto Gurney se arrastava com o motor quebrado. Mais alguns metros e ele venceria a prova. Foi quando Ken Miles entrou na reta e passou rasgando por Gurney para vencer a segunda corrida do ano. Gurney acabou cruzando a linha atrás do carro, empurrando seu GT40 quebrado e acabou desclassificado. Teria Ken Miles forçado Gurney propositalmente?

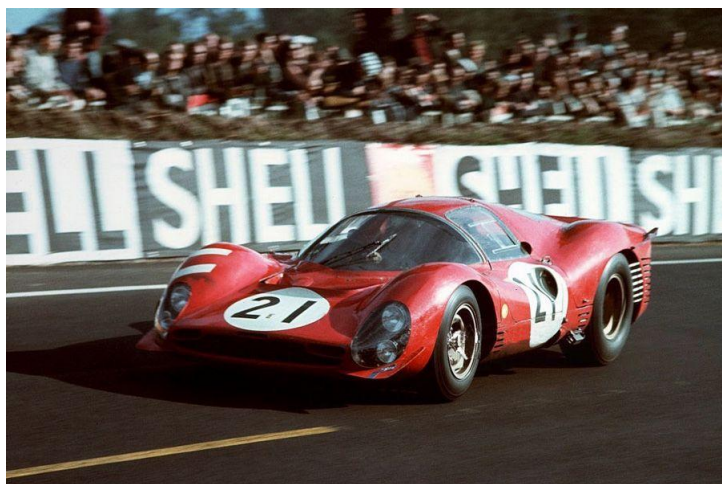
A batalha de 24 Horas

Por incrível que pareça, o mês de junho começou sem que a Ford tivesse definido seus pilotos para as 24 Horas de Le Mans, que aconteceriam entre os dias 18 e 19.

Os italianos estavam dispostos a dar uma surra nos americanos mais uma vez, enquanto os americanos estavam sob pressão da opinião pública e dos chefes, e ainda sentindo o gosto amargo de 1965. A disputa seria acirrada e a lista de inscritos ilustrava claramente: a Ford levou oito GT40 MkII, todos com o motor 427, a Ferrari levou sete protótipos inscritos por diversas equipes, mas todos preparados nas oficinas de Maranello.

Os pilotos da Ford seriam Bruce McLaren e Chris Amon, Ken Miles e Denny Hulme, Dan Gurney e Jerry Grant nos carros da Shelby American; Mark Donohue e Paul Hawkins, Ron Bucknum e Dick Hutcherson, Mario Andretti e Lucien Bianchi nos carros da Holman Moody; Graham Hill e Brian Muir, e John Whitmore e Frank Gardner nos carros da Alan Mann Racing.

Na Ferrari, Mike Parkes e Ludovico Scarfiotti, Lorenzo Bandini e Jean Guichet pilotariam as



duas 330 P3 da fábrica. Pedro Rodriguez e Richie Ginther dividiriam outra 330 P3, mas da NART. Masten Gregory e Bob Bondurant dividiriam o 365 P2 da NART; Richard Attwood e David Piper dividiriam a 365 P2 da Maranello Concessionaires; Jean Blaton e Pierre Dumay dividiriam a 365 P2 da Ecurie Francorchamps; e Willy Mairesse e Hans Müller dividiriam a 365 P2 da Scuderia Filipinetti.

A pole position foi definida na sexta-feira: Dan Gurney foi o mais rápido com 3:30,6, seguido por Ken Miles com 3:31,7. A Ferrari mais rápida ficou em quarto, com 3:33. Antes da corrida, o "Le Mans Committee" se reuniu pela última vez. Eles precisavam incutir na cabeça dos pilotos que aquela empreitada era um trabalho de equipe e que eles não queriam saber de rivalidade interna na pista. Eles sabiam que Bruce McLaren estava louco para vencer porque acreditava que a vitória seria uma boa propaganda para sua recém-criada equipe de F1. Da mesma forma Dan Gurney queria a vitória que não conseguiu em Sebring. E Ken Miles, evidentemente, queria coroar seu trabalho no GT40 com a vitória em Le Mans.

Tudo isso preocupava a Ford, mas Miles causava desconfiança entre o comitê da Ford. A teoria de que ele forçou Gurney a uma quebra ainda reverberava entre os engravatados.

A corrida transcorreu bem até a madrugada. Durante a fase escura da prova o GT40 de Mario Andretti fritou a junta de um cabeçote, Ludovico Scarfiotti destruiu o principal carro da Ferrari e, mais tarde, a Ferrari mais rápida, de Rodriguez e Ginther, encostou com o câmbio quebrado. Às três da manhã, os três GT40 da Shelby estavam nas três primeiras posições. As três principais Ferrari haviam abandonado. A Ferrari mais próxima dos Ford estava em quinto e com dezenas de voltas de desvantagem. O fogo amigo da Holman Moody? Virou uma fagulha: somente um dos carros ainda estava na pista, e atrás da Ferrari.

Miles estava em primeiro no GT40 #1, Gurney vinha em segundo no GT40 #3, e McLaren em terceiro no McLaren #2. A ordem era clara: voltas de quatro minutos e sem disputa interna. Somente problemas mecânicos ou paradas poderiam alterar a ordem dos carros.

Às quatro da manhã Ken Miles encostou nos pits e lá ficou. Os discos de freio dianteiros estavam no fim. Mesmo com o sistema de troca rápida desenvolvido pela Shelby, Miles voltou em segundo lugar, atrás de Gurney e à frente de McLaren, onde ficou até às nove da manhã.

Nessa hora o GT40 de Gurney encostou nos pits com um vazamento no radiador. O motor ferveu e ele estava fora. Mais uma vez. Novamente com Miles na sua cola.

Isso levou o comitê da Ford a questionar se Miles não havia forçado Gurney. Eles viram os tempos de volta mais baixos do início da prova e suspeitaram de algo. Shelby defendeu Miles, mencionando o incidente com a porta que o fizera perder várias posições, o que justificava o ritmo acelerado.



A manhã terminou com Miles na dianteira, McLaren em segundo, e o comitê da Ford nos pits perguntando a Carroll Shelby como ele achava que “a história deveria terminar”. Shelby evidentemente apontou que Ken Miles seria o vencedor. “Ele liderou a prova nas últimas horas”, disse Shelby. “O que você acha que deveria acontecer, Leo?”, emendou perguntando a Leo Beebe, o chefe do comitê.

Depois de uns instantes em silêncio, Beebe respondeu que seria interessante ver os três carros cruzando a linha de chegada juntos. Daria uma boa foto e seria ótimo para a marca. Além disso, eles poderiam encenar um empate entre Miles e McLaren, ainda que o neozelandês estivesse uma volta atrás de Miles. Shelby achou uma boa ideia e concordou. Beebe deixou os pits e foi conversar com os comissários para saber se era possível que a corrida terminasse empatada.

Enquanto isso na pista, depois de ser avisado sobre o arranjo nos pits, Miles baixou o ritmo, fazendo voltas 10 segundos mais lentas que McLaren. Nos últimos minutos, os dois estavam na mesma volta. Nesse instante Leo Beebe foi avisado de que não há como empatar uma corrida de automóveis. Como Bruce McLaren se-classificou com um tempo menor que Miles, ele largou atrás e, por isso, percorreu uma distância maior. Esse seria o critério de desempate. Beebe ficou desesperado.

Ele procurou uma saída, mas chamar os dois para os pits e mandar que disputassem a primeira posição era arriscado demais para quem havia chegado até ali. No fim das contas, ele decidiu não fazer nada. Era tarde demais para qualquer decisão.

O relógio apontou 16:00 e logo depois o trio de Ford GT apareceu, Miles, McLaren e Hutcherson (que estava em terceiro, mas 12 voltas atrás). Miles e McLaren estavam alinhados, em baixa velocidade, prontos para um empate que daria uma vitória técnica a McLaren. Nenhum deles sabia que a corrida não poderia terminar empatada. Nos últimos metros, McLaren avançou alguns metros e cruzou em primeiro. A Ford finalmente vencia a guerra de Le Mans. Os americanos finalmente derrotaram a Ferrari em seu território.



Ambos pensavam ter vencido a prova e Miles já estava manobrando o carro para o pódio quando foi impedido por um comissário que explicou a situação a ele. Enquanto McLaren e Amon subiam ao pódio para tomar champanhe com Henry Ford II, Ken Miles estava sentado em um canto, tomando uma Heineken, desolado. Instantes mais tarde ele encontrou Bruce McLaren, os dois se olharam nos olhos e Miles deu-lhe um abraço parabenizando o neozelandês pela vitória.

Miles voltou aos EUA amargurado e culpou a Ford pela confusão. Para Miles, eles jamais deveriam ter feito a chegada como fizeram. Semanas depois ele voltou ao trabalho, desenvolvendo um novo protótipo derivado do GT40, o J car.

Ford vs. Ferrari: o indomável Ken Miles e sua vida dedicada à missão “impossível”

by Milton Rubinho - 15 julho, 2019

Nesta nossa longa saga da Ford contra a Ferrari em Le Mans, você já deve ter percebido que um personagem foi fundamental. Um personagem que, diferentemente de Amon, McLaren, Gurney e Foyt, raramente é lembrado. Um nome que, ao volante destas máquinas da Ford, fez toda a diferença na missão Le Mans. Um personagem que acabou dando sua vida pelo projeto e que, segundo Carroll Shelby, não pode ser esquecido – e por isso, ele merece este interlúdio na saga. Seu nome é Ken Miles.



Kenneth Henry Miles nasceu em 1º de novembro de 1918 em Sutton Coldfield, na região de Birmingham, um dos principais pólos industriais da Inglaterra. Desde muito jovem, Miles se interessou por automóveis e motocicletas, e até foi EUA tentar fazer um curso técnico em mecânica. A incursão americana não deu certo e Miles acabou voltando à Inglaterra. Ironicamente, de volta à sua terra, ele conseguiu uma vaga na Wolseley Motors, onde acabou aprendendo mecânica.

Ken Miles e Carroll Shelby

O futuro de Miles parecia promissor na Wolseley, mas em 1939 Adolf Hitler invadiu a Polônia, o mundo entrou em Guerra e ele acabou convocado pelo exército britânico. No British Army Miles se tornou sargento na frota de tanques, onde era o responsável pela manutenção dos tanques da armada britânica e também piloto em missões de reconhecimento e resgate.



Miles seguiu no exército até 1945, ano em que retornou para a indústria automobilística, e também começou a levar a sério a carreira de piloto de competição. Ele havia começado a correr de moto durante a guerra e, agora, sem o conflito, poderia se dedicar mais ao esporte. Nessa época, recebeu o apelido de Hawk (falcão) por conta de seu nariz proeminente.

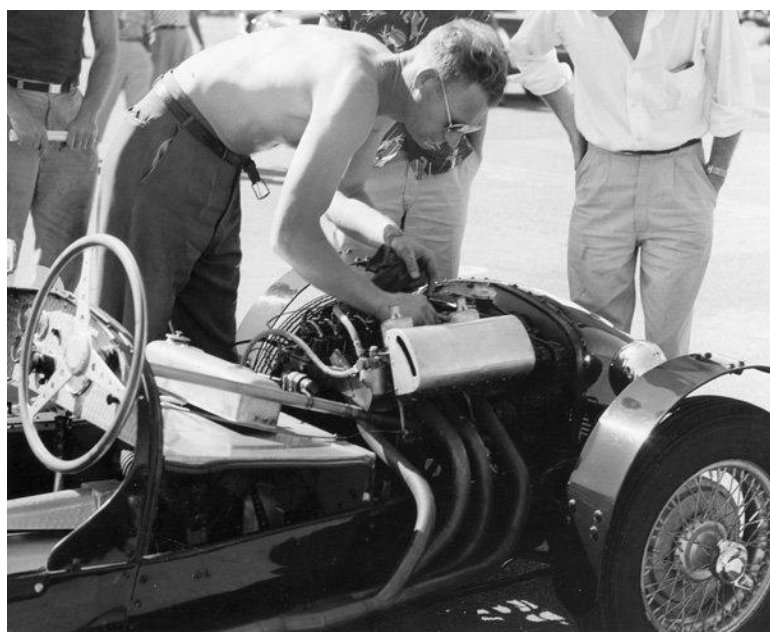
Depois de algum tempo ele trocou as motos pelos automóveis, iniciando sua carreira com carros anteriores à Segunda Guerra, como o Bugatti Tipo 35 e o Alfa Romeo Monza. Insatisfeito com carros "prontos", eles começou a construir seu próprio carro, um Frazer-Nash com motor flathead V8-60 da Ford. Também nessa época a Fórmula 3 começou a se popularizar na Inglaterra, com seus monopostos de 500 cm³. Miles tentou entrar na onda produzindo

carros com motor e tração dianteira para a categoria.

Hollywood, e a nova vida.

Sem sucesso com os monopostos, Miles embarcou para os EUA em 1952, onde fora contratado como gerente de serviços na representante da MG no sul da Califórnia, mais precisamente em Hollywood Hills.

Nessa época, os MG TD Midget estavam no auge do sucesso nos EUA. Os ex-combatentes americanos da Segunda Guerra conheceram os roadsters na Inglaterra e voltaram que puderam conhecer o carro ao combater em solo inglês, e surgia uma forte cena de





competições para carros esporte no sul da Califórnia. Em tese, era o território ideal para Ken seguir com seus planos de participar de competições e viver do trabalho com automóveis.

Sendo ele um trabalhador de classe média, competir não era algo fácil de se viabilizar. Contando com ferramentas, conhecimento técnico e alguns recursos, a bordo de um MG TD, ele, em 1953, iniciou sua carreira de piloto de competição nos EUA.

Naquele mesmo ano, ele montou o “MG Special”, também conhecido como R1. Era um um carro feito com freios e transmissão do MG TD, mas com chassi e carroceria próprios, montados com ajuda de Lawrence Melvold. O motor era o mesmo utilizado no MG EX-179, carro feito pela MG na época para participar de corridas de velocidade máxima para carros abaixo de 1.500 cm³.



Esse carro venceu a primeira corrida que participou (Pebble Beach), e iniciou a fama que Ken obteve de ser o melhor piloto de carros até 1.500 cm³ do oeste dos Estados Unidos. O R1 foi tão marcante que se tornou referência para muitos “Homebuilt Specials”, carros feitos na garagem por entusiastas

usando chassis e carrocerias feitos pelos proprietários/preparadores, porém com demais componentes de carros produzidos em série, como freios, suspensões, motor e transmissão. Era um carro tão confiável que foi passado para três outros pilotos que participaram ativamente de competições, e mesmo após anos de pista, ainda era um carro competitivo na sua categoria.

Nos três anos em que competiu, venceu 16 corridas em classificação geral, mais três vitórias em provas na classe até 1.500 cm³, e com os prêmios obtidos por Ken nas vitórias que ele conquistou com esse carro, sustentou a família, e conseguiu dinheiro suficiente para montar um novo carro de competição.

“O Telhado Voador”, e o “Pooper”

O R1 e o R2 prontos para a batalha.

Depois do “MG Special”, veio o “Flying Shingle”, também conhecido como R2, carro montado também por Ken entre o fim de 1954 e início de 1955. O Flying Shingle também tinha o motor da MG usado no projeto da MG de recordes de velocidade em Boneville no mesmo ano, transmissão de MG TC e suspensões de MG Y modificadas. Tudo isso foi montado em chassi tubular e usando carroceria bem aerodinâmica e que lembrava a



carroceria dos MG TF, a pedido da própria MG.

Essa ligação com a MG, e esse trabalho todo em nome da marca inglesa, renderam a Ken um convite para competir com um MGA EX-182 em Le Mans, no ano de 1955. Foi a primeira vez que ele competia em Sarthe e, nessa primeira incursão (ironicamente numa das provas mais trágicas da história do automobilismo), ele conseguiu a 12ª colocação geral.

Usando o Flying Shingle, ele competiu na classe F Modified da SCCA e obteve sucesso, mas com a chegada dos primeiros Porsche 550 nas pistas da Califórnia, as coisas começavam a mudar. Ken teve que se readequar.

Ele vendeu o Flying Shingle e passou a correr, em 1956, com os Porsche 550 Spyder de Johnny von Neumann, distribuidor da VW-Porsche para a região que Miles residia e competia. Juntamente a isso, montou, em cooperação com Otto Zipper, um carro com chassi/carroceria Cooper e motor/transmissão de Porsche 550. Seria conhecido como "Pooper" ou R3 (que, além de uma mistura das palavras Porsche e Cooper, seria um trocadilho com "poop", modo de falar, em língua inglesa, dos dejetos sólidos humanos). Por sinal, seria a segunda vez que alguém tinha feito uma mistura desse chassi inglês com mecânica boxer alemã: em 1954, Pete Lovely, outro construtor americano, tinha montado em 1954 um chassi Cooper do início dos anos 50 com motor Porsche 356.

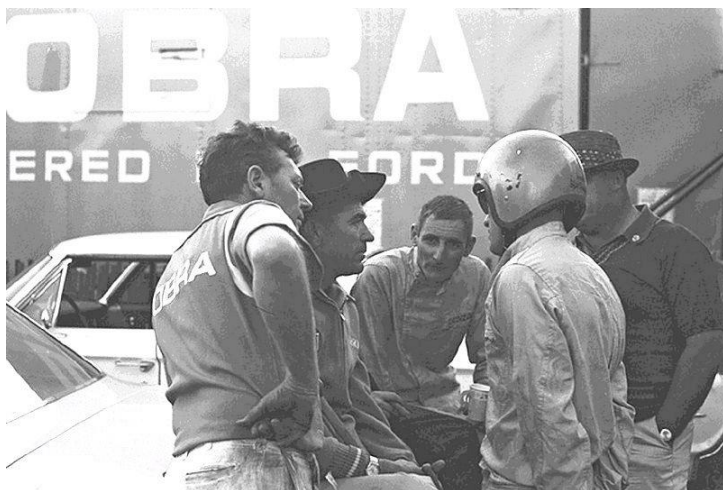


O Pooper fez tanto sucesso nas corridas entre os anos de 1957 e 1958 que Ken precisou se desligar de Johnny von Neumann, pois o pessoal da Porsche ficou aborrecido de ver um empregado da companhia vencendo os Porsche 550 com um carro montado na garagem nas horas vagas. Além disso, a Porsche foi cortando os laços que Ken tinha com os proprietários dos carros da marca cujos donos poderiam, numa eventualidade, contar com a pilotagem dele. Dos vários proprietários, somente Otto von Zipper continuou o apoiando.



Assim, nos anos que se passaram, ele competiu em uma infinidade de carros, por qualquer dinheiro que o oferecessem. Além disso, abriu uma oficina de carros de competição em Hollywood mesmo. A oficina não teve o mesmo sucesso que Ken teve nas pistas, e acabou fechando no início dos anos 1960. Foi quando Ken Miles encontrou Carroll Shelby e sua recém-formada empresa, a Shelby American.

Miles foi contratado como gerente de competições, engenheiro-chefe e piloto de testes. Carroll Shelby sabia que, nessas três funções, ele seria muito útil para o desenvolvimento dos carros que Shelby pretendia montar.



O cara certo para o trabalho certo.

Algumas pessoas próximas a Ken diziam que ele estava sempre buscando a “ratoeira” definitiva, e que, sendo o Shelby Cobra um carro leve com uma mecânica grande, ele ficou particularmente empolgado com a hipótese de ajudar no desenvolvimento do carro. Podemos dizer que o híbrido de chassi inglês com motor americano se enquadrava bem no tipo de carro que Ken se sentia a vontade ao dirigir rápido, afinal, não nos esqueçamos de todas as histórias, e todos os carros, que o fizeram chegar até aqui.

29



Mesmo sendo ele inicialmente contratado para apenas pilotar nas sessões de testes, foi difícil persuadi-lo a não competir, até mesmo porque Ken ainda era chamado para competir com uma infinidade de outros carros. Assim, tornou-se mais fácil simplesmente ajuda-lo a correr pela própria Shelby American, usando os Cobras. E desde o princípio, Ken guiou tais carros extraindo o máximo deles. Basta dizer que, nas duas primeiras corridas dele com os carros, foram conquistados dois segundos lugares.

Durante o ano de 1963, muito trabalho de ajuste foi feito com o carro, fosse nas pistas ou na oficina, e

três vitórias foram conquistadas por Ken a bordo dos Shelby Cobras, fora os vários outros bons resultados que vieram, como o título da USRRC (em tradução livre, Campeonato Norte Americano de Carros Esporte). Assim, cada vez mais, a aposta de Carroll Shelby, que havia sido financiada pela Ford em U\$ 25.000 para fazer um carro esportivo que batesse os Corvette, havia sido bancada, e os carros só tendiam a melhorar suas performances.



Podemos destacar também que a Shelby American não contava com o corpo de engenheiros engravatados e especialistas em burocracias que enchiam os corredores da Ford em Detroit: na verdade, eram todos mecânicos, soldadores, montadores, funileiros e especialistas em usinagem, sem nenhum grau superior. Alguns dentro da Ford os consideravam meros renegados, caras que na teoria, não conseguiriam colocar um carro para correr, muito menos para vencer. E a equipe inteira foi, cada dia e cada corrida mais, capitaneada por Shelby e por Miles, mostrando o oposto disso.



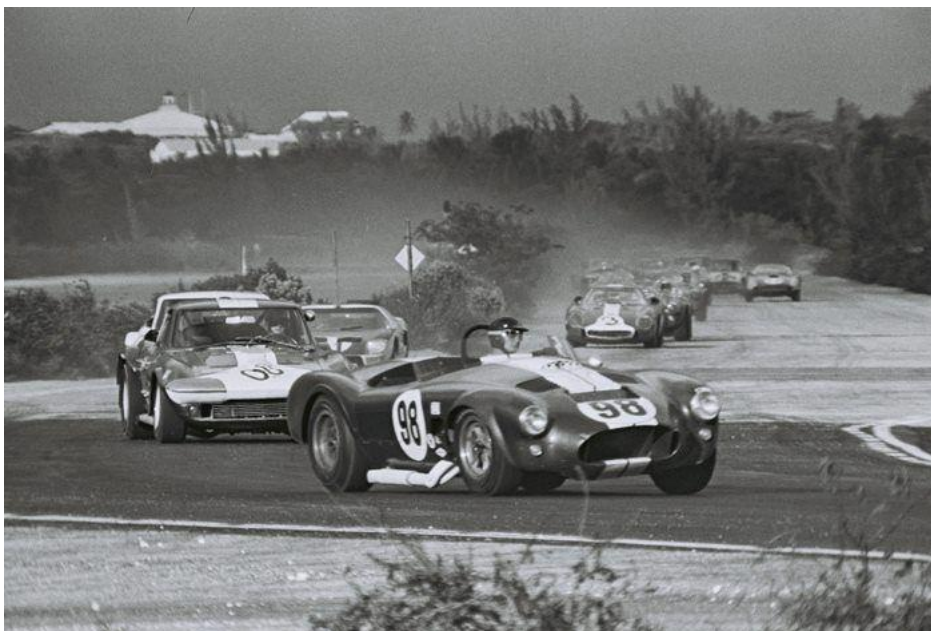
A fome de Ken pelas corridas era tão grande que até mesmo na NASCAR ele tentou a sorte: Com um Ford Fairlane da Holman Moody, participou da Golden State 400, prova disputada no circuito misto de Riverside, e chegou em 10º colocado, a despeito de ter competido com um carro que havia sido capotado por ele nos treinos. Em 1964, Ken Miles então fica encarregado de desenvolver os Shelby Cobra e pilotá-los nas competições nacionais, além de cuidar das equipes da Shelby American tanto nos campeonatos americanos quanto em Le Mans, desenvolver os Shelby

Cobra Daytona Coupé que participariam das provas do mundial de carros Grã-Turismo e criar, do zero, os Ford Mustang GT 350 para serem os os melhores carros na categoria Produção B do SCCA(Sports Car Club of America).



Muito trabalho, com muitos resultados: além das seis vitórias que ele próprio obteve no USRRC – GT(Campeonato Norte-Americano de carros de Grã-Turismo) com o Sheby Cobra da Shelby American (deixando, mais uma vez, os Corvette para trás), a Shelby American conseguiu vencer as primeiras batalhas contra os Italianos: em Daytona, Dave McDonald e Bob Holbert venceram na classe GT (com oito voltas na frente do segundo colocado, uma Ferrari); e em Le Mans: guiado por Dan Gurney e Bob Bondurant, venceu na categoria GT, na primeira vez que um carro não-Ferrari venceu nessa categoria desde que havia sido criada, em 1959.

Essas vitórias da equipe fizeram com que a Ford visse os hot rodders com outros olhos, e no final de 1964, o desenvolvimento dos Ford GT40, que haviam sido criados para vencer a Ferrari em Le Mans, então a cargo da FAV (Ford Advanced Vehicles, divisão criada na Inglaterra para cuidar dos Ford GT40 e dirigida por John Wyer), passa para a Shelby American também. Junto a isso, ocorre uma mudança física da Shelby American: a empresa se desloca de Venice California, para um galpão no Aeroporto de Los Angeles.



Em 1965, a Shelby American então está encampada em mais frentes ainda, com Ken Miles atuando em todas. E incrivelmente tendo bons resultados em tudo que se predispunha a fazer: desde a primeira vitória do Mustang GT350, com ele ao volante, até mesmo a primeira vitória de grande expressão do Ford GT40, com Lloyd Ruby na Daytona Continental 2000 Km, corrida que seria o embrião das 24 Horas de Daytona. A essas vitórias, somam-se a vitória na categoria protótipos nas 12 Horas de Sebring do

31

mesmo ano (sendo 2º na classificação geral, perdendo para o Chaparral 2A de Jim Hall e Hap Sharp que competiu apenas pela vitória geral e não era um carro que atendia as regulamentações FIA/FISA), e vitórias na USRRC em Riverside e Laguna Seca, de Shelby Cobra.

Nesse ano, ele diminuiu o número de provas em que competiu, porém tornou-se competidor pela Ford nas provas do Campeonato Mundial. Aumentando a importância das provas em que participava, conseguiu se focar no trabalho de desenvolver também o Ford MKII, um GT40 que usava motor 427 de 7.0l (motor esse utilizado então na NASCAR) no lugar do motor 289 usado até então nos GT40, e que por isso contava com melhorias estruturais e de arrefecimento para permitir o uso de tal parrudo motor.



Aliás, poucos sabem, mas Ken Miles foi pioneiro em aquisição de dados computadorizados em um carro de corrida. Certo dia, Ken e um pessoal da Shelby American foram a Willow Springs Raceway, uma pista em Los Angeles, para que Ken guiasse um Ford GT40 contendo, no banco do passageiro, um computador cuja função era coletar dados do motor como temperaturas, pressões e rotações do motor. Esses dados foram úteis para verificar que o fluxo de ar para o motor usado no carro poderia ser otimizado, permitindo assim um ganho equivalente de 75 cv.

Ken competiu em Le Mans com um Ford MKII em 1965, tendo como companheiro Bruce McLaren, só que uma quebra de transmissão o fez abandonar a prova poucas provas após ele assumir o volante.

Miles e McLaren

Foi uma grande frustração para Ken e para toda a equipe, pois todos os Ford GT, fossem GT40 ou MKII, abandonaram a corrida antes que a prova tivesse completado oito horas. Considerando todo o dinheiro investido por Henry Ford II para vencer em Sarthe, a pressão em cima da Shelby American era enorme. E o ano seguinte prometia ainda mais emoções, e mais pressão.



1966 foi um ano que começou particularmente bom para Ken Miles. Depois de meses desenvolvendo e ajustando os Ford MKII, conquistou a primeira edição das 24 Horas de Daytona, em parceria mais uma vez com Lloyd Ruby. E foi uma vitória incontestável, com direito a pole position.

Após tantos anos, tanta luta, tantos carros diferentes e corridas vencidas, finalmente Ken estava tendo o apoio e o reconhecimento merecidos. Ele era um piloto de ponta, que rivalizava com qualquer outro, de qualquer outra categoria. Era um dos pilotos mais velhos da Shelby American e da empreitada da Ford no endurance, e mesmo com mais idade que a maioria dos pilotos que ele enfrentava nos grids, não devia nada para ninguém em desempenho. Ele até dizia que, por vocação, era um mecânico, mas que guiar era um hobby, algo que o relaxava. Porém, ele levava esse hobby bem a sério. Seu espírito competitivo sempre esteve com ele, desde os tempos das motocicletas. E isso começou a causar-lhe problemas.



32

Nas 12 Horas de Sebring de 1966, ele venceu a corrida, mas não sem polêmica: Dan Gurney liderava com um Ford MKII enquanto Miles vinha em segundo, forçando o ritmo a bordo de um Ford GTX1 Roadster (basicamente um Ford GT40 MKII sem o teto) para tentar vencer a prova. So que as ordens eram claras: Se dois Ford estivessem em 1º e 2º, não haveria disputa pela vitória. E não foi assim que Miles agiu. Aliás, a prova era de Dan Gurney até a última curva da última volta, quando o motor de seu Ford explodiu (muito provavelmente por Dan ter forçado-o no limite para se manter a frente de Ken), e a vitória veio para Miles e Lloyd Ruby.

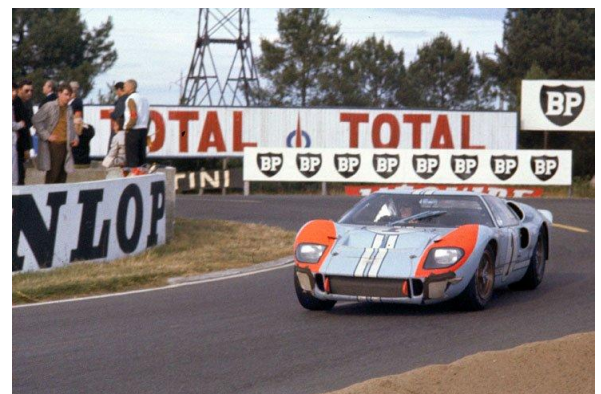
Dentro da Ford, isso colocou Miles em uma má situação. Ficou claro para os executivos que Ken não era um sujeito que jogava para o time, quando se tratava de disputas na pista. Ele era um sujeito extremamente competente tanto guiando quanto desenvolvendo, mas na hora que era dada a largada, a vitória era algo que estava acima. Um race driver, na sua mais pura forma, numa empresa em que todos trabalhavam pelo bem comum da companhia.



E assim chegamos a Le Mans.

Ken tinha nas suas mãos uma chance de ouro: Conquistar a tríplice coroa das provas mais importantes do calendário mundial do Endurance, que eram as 24 Horas de Daytona, as 12 horas de Sebring e as 24 Horas de Le Mans. As duas primeiras já haviam sido conquistadas: Somente faltava a grande joia da coroa.

E Ken não começou essa empreitada mal: segundo no grid, 1,1 segundo atrás de Dan Gurney, o primeiro colocado nos treinos. Ainda assim, numa corrida dessas, o tempo de uma volta rápida era somente uma referencia. A prova seria longa e extenuante, mas quem estava de Ford sabia que tinha o melhor carro para as condições. Juntamente a isso, antes da prova mesmo iniciar, a maior rival, a Ferrari, já perdeu sua maior estrela: John Surtees, "capitão" da equipe, desliga relações com a equipe e não compete. Ele seria a maior ameaça, e agora não estava mais lá.





A conquista da prova pela Ford estava ainda mais próxima, e realmente aconteceu. E os chefões da Ford queriam que fosse algo grandioso, como um empate entre os dois líderes. Assim, demonstrariam de uma vez por todas que eles eram os melhores.

33

Ken Miles estava na liderança da prova por minutos, e foi



ordenado pelos chefões da Ford a reduzir o ritmo para que o carro que vinha em segundo, de Bruce McLaren, o alcançasse e ambos chegassem juntos. Se era um empate, ambos venceriam, Ken ganharia a tríplice coroa do endurance, Bruce que havia trabalhado no projeto do Ford GT40 desde os idos anos de 1964 na FAV também venceria, e todos estariam felizes. Só que as regras não eram tão simples.

Os comissários disseram que um empate seria impossível. O carro que largasse mais atrás, em

caso de um empate, venceria por ter coberto uma distância maior. E como Bruce tinha largado cinco posições atrás de Ken, ele seria o vencedor. Foi o que aconteceu. Miles se sentiu traído pelos engravatados, e jamais aceitou a decisão.

Riverside: a última volta

Foi assim angustiado que, ainda ligado à Ford, ele entrou na pista em Riverside, dia 17 de agosto de 1966 para desenvolver o Ford J, a mais nova arma da Ford para se estabelecer como uma força no endurance.

Durante as sessões de testes, ao se aproximar de uma freada a 160km/h, o carro se descontrolou e Ken se tornou passageiro de um bólido que guinou para dentro da curva a qual ele iria contornar, atingiu um barranco, decolou e ao aterrissar, lançou o corpo de Ken para fora do cockpit.

Miles foi encontrado a uns poucos metros do carro, já sem vida.

Até hoje não sei sabe exatamente o que levou o carro a mudar a trajetória. O acidente foi investigado pela Ford como uma queda de avião. Cada parte do carro foi periciada, mas os danos causados pelo impacto e pelas chamas impossibilitaram qualquer conclusão ou direcionamento. A investigação foi encerrada como "inconclusiva" e as causas do acidente jamais foram conhecidas.

O legado

Ken deixou um filho, uma esposa, uma geração de pilotos do sul da Califórnia e seus amigos da Shelby American, além de milhares de fãs. Não ganhou muito dinheiro, porém com seu humor ácido, inimigos não faltavam. Mas se havia algo que todos tinham por ele era respeito. Os troféus, os carros, as conquistas na pista e todo o trabalho fora dela falavam por si.



FORD GT "J"

Dépt. Public Relations Afd.

N.V. Ford Motor Company (Belgium) S.A.

Anvers - Antwerpen

"Nos não temos ninguém para assumir o lugar dele. Ninguém. Ele é a nossa referência, nosso guia. Era a espinha dorsal do projeto. Nunca mais haverá outro Ken Miles", disse Carroll Shelby logo após o funeral de Miles.



Depois do acidente, o Ford J foi reforçado internamente por uma gaiola de segurança com os mesmos tubos usados nos carros da NASCAR. Havia muitas pessoas dentro da Ford que eram contrárias a ideia, pois isso aumentaria demais o peso do carro.

35

Mas em um outro acidente, ocorrido com um carro já reforçado, Mario Andretti escapou somente com três costelas quebradas, na 24 Horas de Le Mans de 1967. Há quem acredite

que, se a estrutura do carro de Ken fosse um pouco mais forte e tivesse a gaiola, ele teria sobrevivido.



Ficou o legado do sujeito durão que sobreviveu a uma guerra mundial, e acabou dando a vida em nome de uma batalha amistosa nas pistas. E que deve sempre ser lembrado, como queria seu amigo Carroll Shelby.

Ford vs. Ferrari: a guerra de Le Mans | Parte 6: a vitória totalmente americana

by Leonardo Contesini - 26 julho, 2019

Depois de vencer as 24 Horas de Le Mans em 1966, a Ford queria provar que sua conquista não havia sido uma mera casualidade. Sendo uma das maiores fabricantes de carros do planeta, eles não mediram esforços para garantir mais uma vitória em Mans.

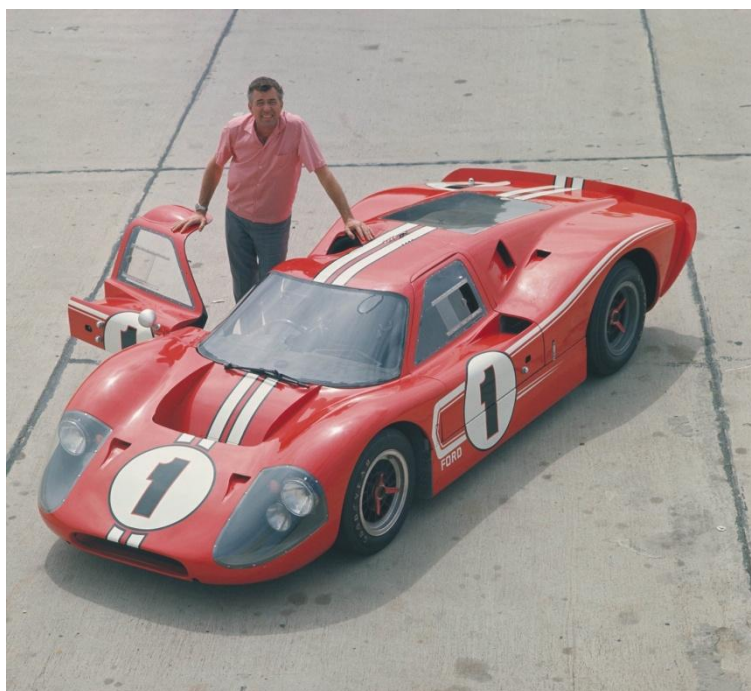
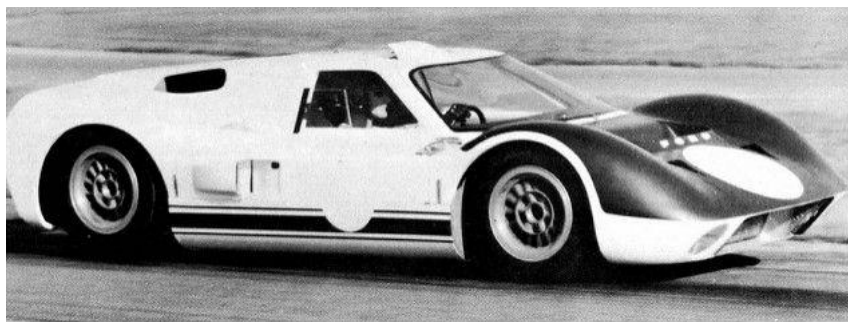
Em março de 1966 a Ford completou o protótipo de uma evolução do GT40 que ficou conhecida como "J-car", visto que era baseado no regulamento do apêndice J da FIA. O carro usava um revolucionário monocoque tipo colméia, muito mais leve que os demais GT40 — consta que ele pesava apenas 39 kg e o carro completo 1.207 kg, 136 kg a menos que o GT40 Mk II. Ele foi usado no início da temporada de 1966, mas para não correr o risco de perder mais uma edição de Le Mans, a Ford optou por usar o GT40 Mk II na corrida.

Com a vitória, os testes foram retomados, mas em uma sessão no Riverside International Raceway, no mês seguinte à vitória, um acidente gravíssimo destruiu o protótipo e matou o piloto Ken Miles, o principal responsável pelo desenvolvimento dos GT40 até então.

Após a morte de Miles, a Ford modificou radicalmente o desenvolvimento do carro, usando como base o chassi do J-car reforçado, e o mesmo conjunto de motor e câmbio do Mk II. A carroceria era aerodinâmica e alongada, com a dianteira baixa e um visual não muito diferente de protótipos como a Ferrari 330 P4 e o Porsche 910. Isso permitia uma melhor penetração aerodinâmica e maior velocidade final, algo essencial para Le Mans naquela época.

Ele também recebeu uma gaiola de proteção feita de tubos de aço — que no fim das contas eliminaram a vantagem de peso em relação ao MkII. Uma diferença crucial do GT40 Mk IV para seus antecessores, é que eles foram totalmente desenvolvidos e fabricados nos EUA, pela Kar Kraft — a divisão “desburocratizada” da Ford.

O carro acabou batizado como GT40 Mk IV (nunca houve um Mk III) e, diferentemente dos seus antecessores, não teve uma campanha antes das 24 Horas de Le Mans. Ele estreou nas 12 Horas de Sebring de 1967, venceu a prova, e depois já foi enviado para a França.



O Dia D

Para provar que a vitória não fora um mero acaso, e garantir uma segunda conquista em Le Mans, a Ford levou nada menos que dez carros, dos quais quatro eram GT40 Mk IV — dois com a Shelby American e dois com a Holman & Moody. As duplas da Shelby eram Dan Gurney e A.J. Foyt, e Bruce McLaren e Mark Donohue. Na Holman & Moody, os pilotos seriam Mario Andretti e Lucien Bianchi, e Denny Hulme e Lloyd Ruby. Os outros carros da Ford eram três GT40 Mk IIB — um com a Shelby, outro com a Holman & Moody e outro com a Ford France. Os outros três eram Ford GT40 Mk I inscritos por equipes independentes.



A Ferrari, apesar da derrota no ano anterior, estava motivada para Le Mans pois tinha vindo de uma vitória em Daytona — uma trinca, na verdade — superando justamente a Ford. A Scuderia levou três 330 P4, três 412P (uma com a NART, outra com a Scuderia Filipinetti e outra com a Maranello Concessionaires) e uma 362 P2 com a NART.

A estratégia da Ford seria usar um carro-lebre para forçar o ritmo das Ferrari, uma tentativa de aumentar o desgaste dos carros italianos enquanto a Ford conservava seus carros em um ritmo mais brando. Os pilotos escolhidos para o carro-lebre seriam A.J. Foyt e Dan Gurney. A dupla foi criticada pela imprensa americana, porque, segundo os jornalistas, a rivalidade de Gurney e Foyt nas pistas os levaria a duelar nos stints e acabaria forçando demais o carro. Além disso, Foyt nunca tinha pisado em La Sarthe e tampouco pilotado o GT40. Os treinos para as 24 Horas foram sua primeira vez no circuito e sua primeira vez ao volante do carro.

37

Correndo contra o azar

Apesar da manhã nublada, a corrida começou com o tempo bom. O Ford GT40 de Ronnie Bucknum e a Ferrari P3 de Pedro Rodriguez saíram na frente, mas Dan Gurney logo tomou o segundo lugar antes do fim da primeira volta. Com o Mk IV Gurney desenvolveu um método de frenagem para conservar os freios, que ele considerava o ponto fraco do carro. Ao final da Hunaudières/Mulsanne, ele tirava o pé a cerca de 300 metros da zona de frenagem e deixava o carro desacelerar com o freio-motor. Antes da curva ele freava com o pedal e então retomava a velocidade. Foyt fez o mesmo e se concentrou em conservar o carro.

Os problemas da Ford começaram logo nas primeiras voltas, quando Denny Hulme teve problemas no acelerador do seu Mk IV e precisou encostar. Em seguida, Lucien Bianchi precisou trocar o para-brisa de seu Mk IV. Ao fim da primeira hora, contudo, a Ford liderava com Bucknum no GT40 MK II da Shelby.

Em seguida, os líderes da prova entraram nos boxes e Foyt assumiu a ponta e começou a apertar o ritmo como planejado. Na segunda hora da corrida, a Ford já tinha uma vantagem de uma volta sobre as Ferrari e o restante dos carros, exceto o Chaparral de Graham Hill, que estava em segundo, entre Foyt e Andretti. Mais rápidos que todos os outros carros na Hunaudières, os Ford começaram a abrir vantagem e baixar os tempos de volta. Hulme baixou o tempo da pole position antes do anoitecer.

Por volta das 22 horas a Ferrari teve seu primeiro problema: a Ferrari de Chris Amon teve um pneu furado quando estava em quinto lugar e era o melhor carro da Scuderia na prova. Sem ferramentas ele teve que voltar para os boxes, mas no caminho o contato das rodas com o asfalto geraram faíscas que deram início a um incêndio. Amon conseguiu sair ileso, mas o carro queimou completamente.

Acontece que a Ford também começou a ter problemas durante a madrugada. Primeiro foi o GT40 de Bucknum, que teve sua linha de arrefecimento soldada, mas como o regulamento exigia um mínimo de 25 voltas para reposição dos fluidos, ele precisou dar duas voltas com metade do volume necessário para arrefecer o motor, perdendo preciosas posições.

Depois foi a vez de Lloyd Ruby, que saiu da pista duas vezes. Na primeira ele perdeu a vantagem aberta pelo ritmo forte de Hulme por ter danificado o fundo do carro numa caixa de brita. Na segunda o carro ficou irremediavelmente danificado.

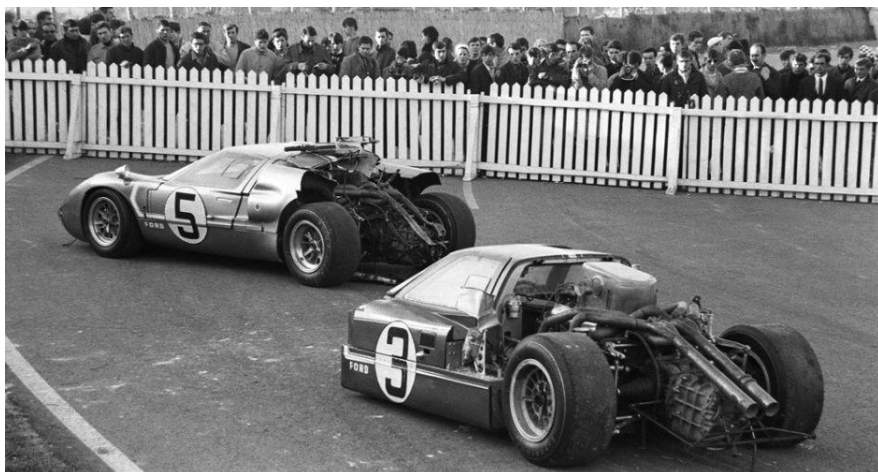
Por volta das três da manhã, a Ford estava nas três primeiras posições: Gurney na frente, Andretti em segundo e McLaren



em terceiro. Foi quando Mario Andretti sofreu um acidente gravíssimo — que seria um dos maiores de sua carreira. Apesar de Lucien Bianchi ter reclamado dos freios na hora da troca de pilotos, Andretti entrou no carro e começou a baixar tempo volta após volta.

Ao se aproximar dos Esses o carro perdeu a traseira, e foi escorregando de lado até bater no muro de proteção. Em seguida o carro foi arremessado para o outro muro com tamanha violência que a dianteira se separou do resto do carro. Andretti saiu do carro com três costelas quebradas.

Logo após o acidente, Roger McCluskey, que estava em nono com um dos GT40 MkII acabou batendo no muro para evitar a colisão com o GT40 de Andretti. Ele pensou que o americano ainda estava dentro do carro destruído e escolheu bater no muro. Quase no mesmo instante Jo Schlesser, que estava no outro GT40 MkII tentou desviar de ambos, mas também bateu. Em menos de um minuto a Ford perdeu mais três carros.

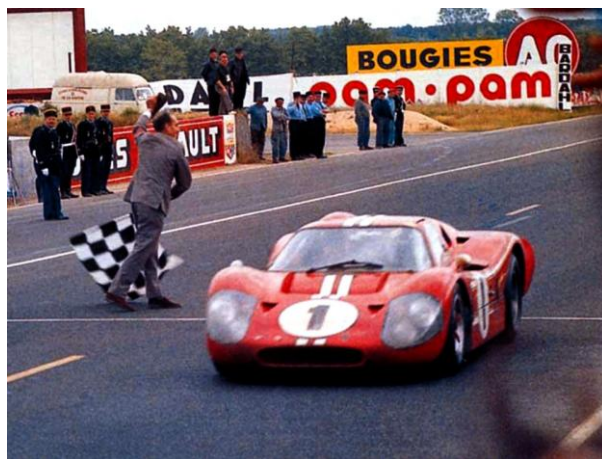


E como se não bastasse, McLaren furou um pneu ao passar pelo local do acidente e ainda perdeu tempo nos boxes com problemas na embreagem. E para piorar ainda mais, a cobertura do motor de seu GT40 Mk IV se soltou na Hunaudières e saiu voando. Sem uma reserva, a Ford perdeu 45 minutos procurando o componente, o que o colocou na sexta posição.

Uma vitória americana

O plano da Ford tinha ido por água abaixo. Antes mesmo do sol raiar o único Ford com chances de vitória era justamente o carro lebre de Gurney e Foyt, que tinham uma vantagem de 5 voltas sobre a Ferrari de Ludovico Scarfiotti, que agora estava em segundo, seguida pelo Chaparral de Graham Hill.

A Ferrari ainda tentou provocar Gurney: Scarfiotti, a quatro voltas do americano, piscava os faróis pedindo passagem sempre que eles se aproximavam na zona de frenagem. Depois de algumas voltas Gurney simplesmente encostou na Arnage, mas o italiano em vez de passá-lo parou junto. Foi somente depois de alguns segundos que Scarfiotti decidiu arrancar e passar Gurney, que ainda tinha as quatro voltas de vantagem.



Ao amanhecer a Ford sofreria outro revés: Bucknum forçou o ritmo para recuperar as posições perdidas, mas o motor não aguentou e teve uma válvula quebrada na 18ª hora. Àquela altura haviam restado somente 16 carros na pista, dos quais somente dois eram Ford GT40: o Mk IV de Gurney e Foyt na liderança, e o Mk IV de McLaren e Donohue em quarto, a 18 voltas do terceiro colocado. E foi assim que o carro-lebre se tornou o único com chances de vencer.

O que aconteceu foi que a estratégia de Gurney e Foyt de frenagem “covarde”, como eles mesmos definiram, preservou não apenas os freios, mas também o motor e demais componentes mecânicos do carro, uma vez que eles nunca aceleravam ao máximo na Hunaudières. Além disso, eles também consumiram menos combustível. Quando o sol raiou, Gurney somente manteve o ritmo, administrou a liderança, como se diz hoje em dia, e esperou o relógio marcar a 24ª hora.



E foi assim que Daniel Sexton Gurney da Califórnia, Anthony Joseph Foyt Jr. do Texas e o Ford GT40 MkIV de Michigan conquistaram as 24 Horas de Le Mans em uma vitória completamente americana... e totalmente improvável.

E antes mesmo de sair do circuito, Gurney deixou uma segunda contribuição para a história...

O início de uma tradição



Gurney estava empolgado demais com sua vitória. Ignorando a estratégia da Ford durante toda a corrida, e com uma técnica improvável de frenagem, formando dupla com um piloto que todos diziam que iria detonar o carro, eles venceram o desafio sobre a Ferrari.

Sem pensar muito, Gurney pegou a garrafa de Moët & Chandon que lhe entregaram pela vitória, e espontaneamente a sacudi loucamente antes de sacar a rolha, dando um banho em todos os que estavam por ali "como se fosse uma mangueira de incêndio", diria mais tarde.

Depois disso, o gesto de Gurney foi repetido de forma cada vez mais frequente até se tornar uma tradição mundial. A garrafa foi dada de presente ao fotógrafo Flip Schulke, que a guardou por 30 anos como uma base de abajur em sua casa, até que um dia a devolveu a Gurney, que a colocou na sede da AAR, onde está até hoje.

Ford vs. Ferrari: a guerra de Le Mans | Parte Final: quatro vezes Ford

by Leonardo Contesini - 01 agosto, 2019

Quando o Ford GT40 MkIV #1 recebeu a bandeirada depois de 24 horas de corrida, Henry Ford II foi para o pódio com sua esposa. Ele queria estar presente na mais americana de todas as vitórias de Le Mans. Depois da comemoração — e de um banho de champanhe — ele voltou aos EUA e anunciou a criação da Ford of Europe, aproveitando a repercussão da vitória. Em seguida, encerrou o programa milionário de automobilismo. A missão estava cumprida. A Ferrari estava derrotada.

40

Para 1968, a Comissão Desportiva da FIA decidiu impor um limite de deslocamento dos motores para os protótipos do Grupo 4 e do Grupo 6. Preocupados com as velocidades atingidas na Hunaudières (os Ford chegaram aos 350 km/h) e a fim de evitar uma nova tragédia, eles reduziram os limites de deslocamento para 3 litros nos protótipos do Grupo 4 e para 5 litros nos esportes-protótipo do Grupo 4.



Ford e sua esposa entre Foyt e Gurney

Isso acabou banindo os Ford GT de 7 litros, os Chaparral, os protótipos da Ferrari e os novos Mirage, que haviam estreado em 1967 na equipe de John Wyer (a JW Automotive), uma das independentes que correram com o GT40 nos anos anteriores. Além de reduzir o desempenho dos carros, a intenção também era baratear os custos, permitindo que os motores fossem compartilhados com os carros da F1.

Só que em vez de atrair os fabricantes, eles acabaram desistindo da categoria. Ferrari, Chaparral e Ford abriram mão de seus programas de protótipos, abrindo o caminho para o domínio da Porsche que aconteceria a partir de 1970. O principal motivo da desistência foi o fato de os fabricantes acreditarem que um esportivo de 5 litros poderia superar facilmente um protótipo de três litros, o que não justificaria o investimento na produção de 50 unidades.

A mudança no regulamento e a desistência da Ford, contudo, não significou o fim da linha para o GT40. Como você deve lembrar, o GT40 tinha uma versão equipada com o motor V8 302, de 4,9 litros, e com quatro anos de desenvolvimento, ele ainda era um carro competitivo e confiável para as 24 Horas de Le Mans.



Foi por isso que John Wyer negociou com a Ford para correr novamente com os GT40 e ainda assumir a operação da Ford Advanced Vehicles — a divisão inglesa que fez os primeiros GT40. Assim, mesmo sem a Ford, três exemplares do Ford GT40 foram inscritos pela JW Automotive, e outros dois foram inscritos por pilotos independentes.

Os três GT40 da JW Automotive foram pilotados por Pedro Rodriguez e Lucien Bianchi (caso você esteja se perguntando, ele era tio-avô de Jules Bianchi), Paul Hawkins e David Hobbs, e Brian Muir e

Jackie Oliver. As duplas independentes foram Willy Mairesse e Jean "Beurlys" Blaton, Mike Salmo e Eric Lidell.



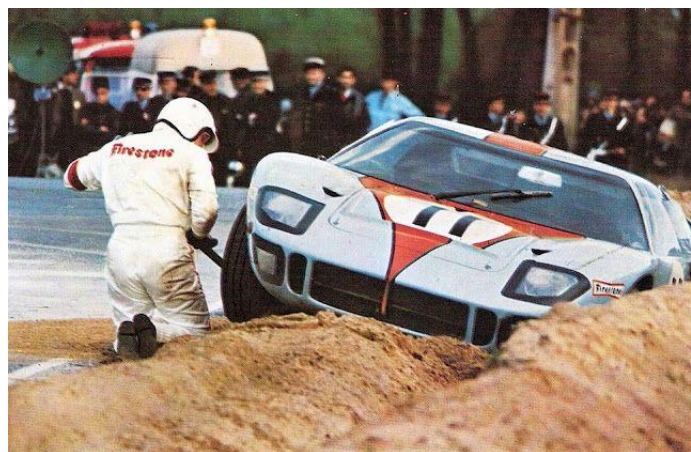
1968 – A terceira vitória

A edição de 1968 foi a primeira com a largada realizada às 15 horas do horário local — até então a corrida começava e terminava às 10 horas. A largada começou debaixo de chuva, e o primeiro incidente aconteceu antes da primeira volta terminar — e não teve relação alguma com a pista molhada.



Willy Mairesse, na euforia da antiga largada de Le Mans, não fechou corretamente a porta de seu GT40. Ao chegar na Hunaudières, quando o carro estava a cerca de 200 km/h a porta se abriu. Ele tentou fechar a porta em movimento, mas acabou perdendo o controle do carro, saiu da pista e bateu nas árvores. Mairesse teve concussões na cabeça que o deixaram em coma por duas semanas e o impediram de retornar às pistas após a recuperação.

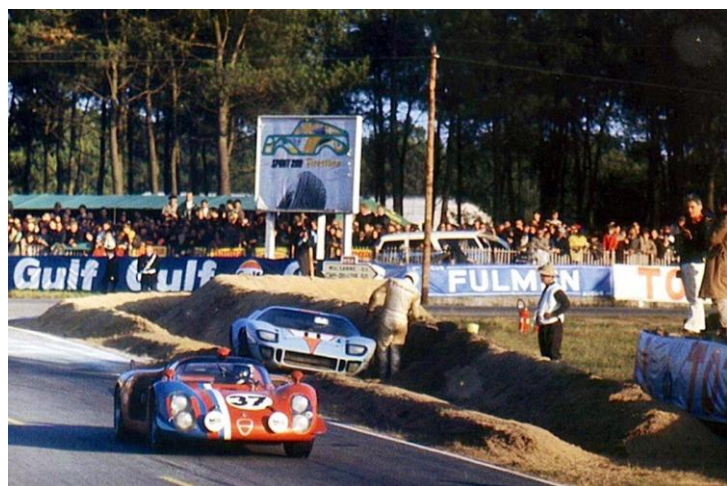
O ano de 1968 viu o primeiro grande desempenho dos Porsche em Le Mans. A fabricante alemã levou quatro 908 (três "langheck" e um com traseira curta)



com sua equipe própria, e ainda tinha um 907LH, um 906, um 910 e um 911 T com equipes independentes. Ao final da primeira hora os quatro 908 lideravam a prova, com Jo Siffert na dianteira em um 908 de traseira curta (#31).

Brian Muir tentando tirar seu GT40 do banco de areia

Na quinta hora foi a vez do Ford de Brian Muir abandonar a prova com a embreagem quebrada depois de sair da pista na curva Mulsanne. Àquela altura o líder da prova, Jo Siffert, já havia aberto uma volta de vantagem sobre todos os outros carros. Seu companheiro de equipe, Vic Elford, vinha em segundo uma volta atrás com o 908 #32, e era seguido pelos Ford da JW Automotive em terceiro e em quarto e por outro 908 em quinto (#34). Três Porsche e dois Ford nas cinco primeiras posições.

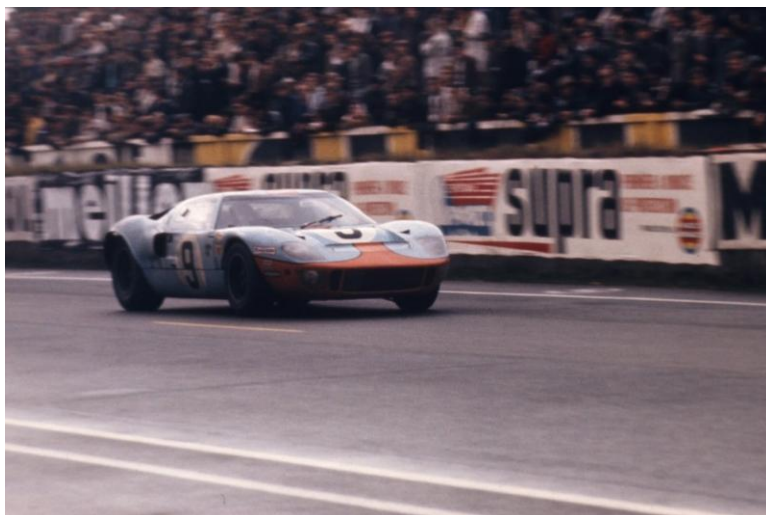


ele não conseguiu voltar para os boxes e sua prova acabou ali mesmo.

Com isso, a noite caiu em Le Mans com o Ford GT de Pedro Rodriguez e Lucien Bianchi na dianteira e o Ford GT de Hawkins e Hobbs na segunda posição. Por volta das 21:00, o GT40 de Hobbs apresentou problemas na embreagem e ficou quase duas horas nos boxes. Quando ele finalmente voltou à pista, seu motor quebrou na Hunaudières. Fim da prova para mais um Ford. Restavam apenas dois na pista.



Àquela altura a briga era entre o Ford de Rodriguez/Bianchi e o Porsche 908 de Vic Elford e Gerhard Mitter, que estavam novamente na mesma volta. Não durou muito: a correia do alternador do Porsche quebrou, a equipe trocou o alternador e acabou desclassificada por fazer uma substituição mecânica irregular. Em seguida foi a vez do Porsche 908 #34 abandonar com um problema no alternador.



Às 2:30 a chuva voltou, engrossou e ficou até raiar o dia, e foi sob o aguaceiro que o Ford de Bianchi e Rodriguez abriu uma vantagem de quatro voltas sobre os demais corredores. À medida em que a noite avançava, o Ford mantinha seu ritmo constante e seus rivais perdiam tempo nos boxes com problemas variados. Às 6:30, quando clareou, a chuva parou e o Ford de Rodriguez/Bianchi estava sete voltas à frente do segundo e do terceiro colocados. Com novos incidentes envolvendo o resto do pelotão, Bianchi e Rodriguez só precisaram conservar o carro — eles até mesmo diminuíram o ritmo, o que diminuiu sua vantagem de sete para cinco voltas.

Pedro Rodriguez e Lucien Bianchi



Depois de 13 participações, Lucien Bianchi finalmente conquistava as 24 Horas de Le Mans. Depois de 11 participações, Pedro Rodriguez finalmente conquistava as 24 Horas de Le Mans. Pela terceira vez a Ford vence as 24 Horas de Le Mans, com uma nova configuração, com uma nova equipe e com novos pilotos.

1969 – a vitória por 120 metros

No ano seguinte John Wyer manteve seu acordo com a Ford e inscreveu carros idênticos aos de 1968. O que mudou foram os pilotos e a quantidade de carros inscritos: a equipe inscreveu dois Ford GT40, um deles pilotados por Jacky Ickx e Jackie Oliver, o outro pilotado por David Hobbs e Mike Hailwood. Havia ainda outros três GT40 inscritos por equipes independentes, um deles pilotado por Helmut Kelleners e Reinhold Joest, que mais tarde fundou a Joest Racing.

Como no ano anterior, a principal rival dos Ford foi a Porsche, que desta vez compareceu com quatro 908, pilotados por Jo Siffert e Brian Redman, Hans Herrmann e Gérard Larousse, Rudi Lins e Willy Khausen, e Udo Schütz e Gerhard Mitter, e três exemplares do novo 917LH, pilotados por Rolf Stommelen e Kurt Ahrens, John Woolfe e Herberg Linge, e Vic Elford e Richard Attwood. A Ferrari inscreveu apenas duas 312P, uma com Pedro Rodriguez e David Piper, outra com Chris Amon e Peter Schelty.

A largada daquela edição se tornaria a última no estilo clássico de Le Mans, com os pilotos correndo até os carros estacionados no outro lado da pista. Rolf Stommelen já estava fritando a borracha quando Jacky Ickx ainda atravessava a pista caminhando em um protesto solitário contra aquele tipo de largada depois do acidente de Mairesse no ano anterior.

Ickx sabia dos problemas daquele tipo de largada – e sua preocupação foi justificada logo na primeira volta: o comportamento arisco do Porsche 917 e a inexperiência de um de seus pilotos resultou em um acidente gravíssimo que tirou a vida do britânico John Woolfe. Ele havia comprado o Porsche na véspera da prova e, na ocasião, disse que ficou assustado com a potência. Na aproximação da Maison Blanche, Woolfe passou com duas rodas na grama, o carro rodou, bateu em uma rampa e pegou fogo. Ele chegou a ser levado ao hospital de helicóptero, mas morreu ao dar entrada na emergência.

O acidente também afetou a Ferrari: Chris Amon literalmente atropelou o tanque de combustível do Porsche, que acabou preso em sua 312P e acendeu como um fósforo riscando a caixa. Amon saiu ileso, mas sua corrida acabou ali mesmo.

Stommelen havia saído na dianteira e manteve a liderança seguido por outros quatro Porsche (Stommelen, Elford, Siffert, Mitter e Herrmann). Em seu primeiro pit stop, um vazamento na transmissão fez o alemão perder tempo nos boxes e reordenou a classificação parcial. O 917 de Elford e Attwood foi para o topo, à frente dos 908 de Mitter, Herrmann e Lins. Na quinta posição vinha Piers Courage com um Matra e Ickx aparecia em sexto com seu Ford GT.

No início da noite os três Porsche lideravam a prova, mas por volta das 2:45 o 908 de Schütz (que estava em terceiro) e o 908 de Larousse (que vinha em oitavo) bateram e o carro de Schulz pegou fogo. O piloto escapou ileso, mas sua corrida acabou ali mesmo. O outro 908, de Larousse, conseguiu voltar aos pits para ser consertado.

No fim da madrugada a Porsche liderava a prova com o 917 de Elford/Attwood, seguido pelo 908 de Lins/Khausen, mas os Ford já apareciam na quarta e na quinta posições, à frente do 908 de Herrmann/Larousse. A única Ferrari 312P remanescente resistia bravamente em oitavo com um vazamento irremediável no sistema de lubrificação, mas abandonou pouco depois das cinco da manhã. Quando o dia começou a clarear, um nevoeiro denso baixou sobre La Sarthe e os dois líderes tinham uma vantagem de cinco voltas.



Foi quando a história começou a mudar.

Por volta das 10 horas, os dois Porsche da ponta entraram nos boxes com algum problema não identificado pela equipe. Eles foram liberados, mas o carro de Lins/Kauhsen parou na Mulsanne com a embreagem quebrada. Fim da prova para eles. Meia hora depois foi a vez do 917 de de Elford/Attwood: uma solda no câmbio se abriu de forma irrecuperável. Às 11 horas da manhã Jacky Ickx e Jackie Oliver assumiam a liderança, seguidos pelo outro GT40 da John Wyer.

A prova se encaminhava para uma dobradinha da Ford, mas ainda no fim da manhã o GT40 de Hobbs/Hailwood teve que parar para trocar os freios traseiros e o Porsche 908 de Herrmann/Larrousse conseguiu passá-lo e assumiu a segunda posição e apertou o ritmo.

Na última hora, depois do último pit-stop, as duas equipes colocaram seus melhores pilotos nos carros: Ickx no Ford e Herrmann no Porsche. Os dois estavam na mesma volta — Ickx com uma vantagem de 10 segundos sobre Herrmann. Para colocar mais emoção nas últimas voltas, o 908 estava com freios desgastados e com o motor girando 400 rpm menos que no início da prova. O Ford tinha problemas no escape e estava perdendo potência. Os dois começaram a alternar posições repetidamente e Ickx sabia que se ele entrasse na Hunaudières na frente, Herrmann usaria o “vácuo” para ultrapassar antes do fim do retão, com tempo suficiente para fazer o mesmo e retomar a posição e segurar a dianteira na parte travada. E assim ele fez.

Só que... a volta foi completada com 23 horas de 59 minutos de prova. Eles teriam que dar mais uma volta. O GT40 já havia dado 23 voltas desde o último reabastecimento, e ele só havia feito isso uma vez. Ickx estava entrando na 24ª volta sem reabastecer, um território desconhecido para ele e para a equipe.

Na entrada da Hunaudières Ickx encenou uma falta de combustível e deixou Herrmann passar. Depois usou o vácuo para retomar a frente, entrou na Mulsanne antes do alemão e o segurou em segundo até receber a bandeirada, com uma vantagem de 120 metros.

Ickx e Oliver venceram a corrida. O Ford GT #1075, o “Old Lady” venceu as 24 Horas de Le Mans pela segunda vez (sim, era o mesmo carro vencedor de 1968) e a Ford completava sua saga de quatro vitórias consecutivas.

Foi a segunda vez na história que um mesmo chassi ganhou duas provas consecutivas (o outro foi um Bentley Speed Six em 1929 e 1930) e a terceira vez que uma fabricante vencia quatro vezes seguidas.



Jackie Ickx dedicou a vitória a Lucien Bianchi, o vencedor de 1968 que morreu pouco antes da edição de 1969 durante um teste com o Alfa Romeo 33. Em 1970, John Wyer negociou com a Porsche e trocou os agora defasados GT40 pelo novo Porsche 917K, dando início à era de domínio da fabricante em Le Mans.

Depois do protesto de Ickx, a largada das 24 Horas de Le Mans de 1970 foi feita com os pilotos dentro do carros, presos nos cintos e com as portas fechadas. Em 1971 a largada foi lançada — como é até hoje.

A Ferrari nunca mais venceu as 24 Horas de Le Mans, mas com as mudanças no regulamento seus modelos GT tiveram vitórias de classe (GT1, GT2, GTE Am ou Pro) em 2003, 2008, 2009, 2012, 2014, 2015, 2016, 2017 e 2019.

Quanto à Ford, ela voltou a Le Mans em 2016 com o Ford GT de terceira geração para comemorar os 50 anos da vitória de 1966. Eles conseguiram superar a Ferrari na GTE Pro, mas não conseguiram repetir o feito no ano seguinte, como fizeram nos anos 1960, e deixaram o Mundial de Endurance depois das 24 Horas de Le Mans de 2019.

